Michael Lanz

Die Germanwings-Lüge



Zweifel. Lügen. Widersprüche

BookRix-Edition

Essay

BookRix

Michael Lanz

Die Germanwings-Lüge



Zweifel. Lügen. Widersprüche



Essay

BookRix

Michael Lanz

Die Germanwings-Lüge

Zweifel. Lügen. Widersprüche

BookRix GmbH & Co. KG
80331 München

Kapitel 1 Vorwort

Vorbemerkung: Das Aussehen und die Gestaltung dieses Buches wird vom Verleger vorgegeben und kann vom Autor nicht beeinflusst werden.

Kapitel 1 Vorwort

Es ist Dienstag, der 24.03.2015, 09:00 Uhr, Flughafen Barcelona/Spanien

Es war ein Tag wie jeder andere. Doch würde sich die Welt der deutschen Luftfahrtgeschichte an diesem Tag für alle Zeiten ändern. Denn erstmals würde, nach offiziellen Angaben, gegen 09:41 Uhr eine Germanwings-Maschine gegen einen Berghang fliegen und alle Insassen durch den Aufprall gegen die Bergwand getötet werden.

Obwohl der vorgebliche Schuldige, der Erste Offizier, Herr Andreas Lubitz, sehr schnell gefunden und medial hingerichtet wurde, wird der Autor auch aufzeigen, dass es nach wie vor zahlreiche Ungereimtheiten, Lügen und Widersprüche gibt, die der dringenden Aufarbeitung bedürfen und auch darauf hinweisen, dass der Erste Offizier gänzlich unschuldig am Unglück war.

Zwei Jahre ist dieser schreckliche Tag nun her, der 150 unschuldigen Menschen das Leben kostete, Dutzende Angehörige unvermittelt Leid und Elend brachte.

Zwei Jahre ist es nun her, und die Hinterbliebenen der Opfer stellen sich die Frage, warum und weshalb

ausgerechnet ihre Freunde, Eltern, Kinder und Partner so plötzlich aus ihrem Leben gerissen wurden. Viele Menschen vergessen, dass auch die Eltern von Herrn Andreas Lubitz ihren Sohn verloren hatten. Auch diese Eltern trauern um ihren Sohn. Dies darf man auf keinen Fall in der allgemeinen Trauer vergessen.

Zwei Jahre ist dieser Tag nun her, der auch noch heute ungeklärte Fragen aufwirft, denn noch immer ist die eigentliche Absturzursache dieses Flugzeuges nicht geklärt, dem BEA-Bericht zum Trotz.

Zwei Jahre ist dieser Tag nun her, und doch wird ein unschuldiger Erster Offizier, Herr Andreas Lubitz, medial zum gewissenlosen Massenmörder abgestempelt; für eine Tat, die er nachweislich nie begangen hatte. Denn noch immer sind die letzten dreißig Minuten vor dem Absturz, das Geschehen in der PilotenCockpit, bis heute ungeklärt.

Zwei Jahre ist es her, an dem der BEA-Bericht einen Unschuldigen zum Täter machte, wissentlich, obwohl keine greifbaren Beweise für seine Schuld vorlagen - und dies bis heute.

Zwei Jahre ist es her, dass ich mir die Frage stellte, was denn genau in dieser Unglücksmaschine vorging. Diese Frage raubte mir Schlaf und ich verspürte den Drang, hier tiefer zu graben, auf der Suche nach der Wahrheit. Ich kenne Herrn Andreas Lubitz nicht. Doch spürte ich an diesem 24.03.15 und insbesondere in den nächsten Wochen, dass hier ein hinterlistiges Spiel mit einem Toten gespielt wird, der sich nicht wehren kann

Mein Gewissen, mein gesunder Menschenverstand, sagen mir, dass bis heute keine “Beweise” für die Schuld des Herrn Lubitz an dieser unfassbaren Tat vorlagen. Auch die Flugschreiber und deren Auswertungen wurden der

Öffentlichkeit bis heute vorenthalten bzw. sinnentstellt veröffentlicht.

Ich bin ein sehr interessierter Zuschauer der TV-Reihe “Mayday - Alarm im Cockpit” und daher weiß ich - als Laie -, dass in dieser sehr kurzen Zeitspanne von fast vier Stunden keine Flugdatenschreiber ausgewertet werden können. In dieser TV-Reihe werden Absturzermittlungen von Flugzeugen gezeigt - nach wahren Begebenheiten -, und ich befasste mich daher näher mit diesem Thema “Flugdatenschreiber-Auswertung”.

Ich kam zum Schluss, dass professionelle Auswertungen mehrere Wochen, gar Monate dauerten. Das gespeicherte Material muss für die Auswertung gesichert werden. Das bedeutet, dass die Speichereinheiten professionell und sehr vorsichtig aus dem, meist beschädigten, Hüllen entfernt werden müssen, sind Tonbänder enthalten, müssen diese Bänder vorsichtig gereinigt und für spätere Auswertungen auf Rollen eingefädelt werden. Diese Prozeduren dauern Wochen. Meist sind die Daten derartig beschädigt, dass Programme erst mühselig die Daten wiederherstellen müssen.

Kurz, eine Auswertung, selbst eine erste Schnellauswertung, ist in vier Stunden nicht möglich. Daher musste ich den Ermitteln und der Systempresse unterstellen, dass sie uns dreist anlügen.

In meinem ersten Buch zu diesem Thema stellte ich Ihnen meine Absturzvermutungen anhand des BEA-Berichtes vor. Zwischenzeitlich erkannte ich bei weiterem Graben in dieser Sache, dass auch der BEA-Bericht “geschönt” wurde und das Ziel hatte, die Alleinschuld an diesem Absturz Herrn Lubitz zuzuspielen.

In meinem ersten Buch zum Thema vermutete ich kontaminierte Kabinenluft als Absturzursache, da mir damals weitere Beweise für eine andere, beweisbare, Theorie nicht vorlagen.

Diese Beweise, die eine alternative Absturzursache beweisen, liegen mir nun vor. Zwischenzeitlich gab die Familie Lubitz ein Privatgutachten in Auftrag, mit dem Ziel, die Unschuld ihres Sohnes zu beweisen. Seit einigen Tagen kann man Teile dieses Gutachtens auf der Seite www.andreas-lubitz.com herunterlagen.

Anhand dieser neuen Daten stelle ich Ihnen in diesem Essay diese alternativen Absturzursachen des Gutachtens und weitere Ursachen anhand von Internetdiskussionen vor.

Kapitel 2 Was wird Sie in diesem Essay erwarten?

Um Sie in dieses Thema einzuführen, werde ich Ihnen zunächst zu Beginn dieses Essays den Flugverlauf der Germanwings-Maschine laut offiziellen Abschlussbericht der BEA vom 24.03.2015 vorstellen, hierbei allerdings auf Zeiten und Fachbegriffe verzichten, da dies zu komplex würde. Im späteren Kapitel wird dies allerdings nachgeholt.

So dann schauen wir uns in einem Kapitel den angeblichen Werdegang des Kapitäns und des Ersten Offiziers genauer an, insbesondere deren Leben und Flugausbildung, ferner die eingesetzte Maschine mit dem Kennzeichen D-AIPX. In den dann folgenden Kapiteln werde ich den Absturz der Germanwings-Maschine anhand der mir nun neu zur Verfügung stehenden Daten alternativ erklären.

Dies wäre der genaue Ablauf des Essays.

Kommen wir zu Beginn dieses Essays erstmal zum **offiziellen Ablauf dieses Unglückes.**

Kapitel 3 Was hatte sich auf diesem Flug angeblich ereignet?

Am 24.03.15 um angeblich 09:00 h startete der Germanwings-Flug 4U9525, bestehend aus einem A320-211 von Barcelona nach Düsseldorf. Die Passagieranzahl betrug 144 Passagiere und vier Besatzungsmitgliedern. Unter den 144 Passagieren war auch eine deutsche Schulklasse aus Haltern/NRW, die von einem Sprachaustausch in Madrid an diesem Morgen nach Hause flog.

Die gleiche Besatzung dieser Maschine führte bereits vorher einen Flug von Düsseldorf nach Barcelona aus (Start in Düsseldorf um 06:01 h, Landung in Barcelona um 07:57 h)

Kapitän dieses Flug war der 34-jährige Patrick Sonderheim, der Erste Offizier und Pilot Flying war der 27-jährige Andreas Lubitz. Beide Piloten galten als sehr erfahrene Flieger, die in der Vergangenheit keine Auffälligkeiten zeigten. Die Maschine hob ohne ersichtliche Auffälligkeiten ab.

Sie erreichte ihre Reiseflughöhe von 12.000 Metern um 09:30 h, der bisherige Flugverlauf war unauffällig. Laut Abschlussbericht war es ein gänzlich normal verlaufender Flug. *[Wäre hier nicht die ungewöhnliche Reiseroute des Fluges über das Mittelmeer in Richtung der französischen Alpen statt über das Festland über Spanien und Frankreich gewesen. Kurz nach dem Erreichen der französischen Grenze über das Mittelmeer ging es in einen Sturzflug über.]*

Um 09:12:15 h soll ein Flugbegleiter die Kanzel betreten haben und es soll eine Unterhaltung über den Ablauf des Aufenthaltes in Barcelona erfolgt sein. Anschließend unterhielten sich die beiden Piloten darüber, wie mit der Verspätung in Barcelona umgegangen werden sollte.

Um 09:27:20 h ging das Flugzeug vom Steigflug im Horizontalflug über. Es erfolgte eine Kontaktaufnahme mit dem Kontrollzentrum in Marseille.

Wenige Minuten später soll der Kapitän die Kanzel verlassen haben, als das Flugzeug sodann von der Reiseflughöhe in einen Sturzflug überging und letztendlich an einem Berghang in Prads-Haute-Bleone zerschellte.

Alle Insassen starben leider vermutlich durch den vorgeblichen Aufprall des Flugzeuges.

Kapitel 4 Wer waren die beiden Piloten?

Kapitän Patrick Sonderheim

Angaben gemäß dem Abschlussbericht der BEA vom 13.03.16

Der Kapitän Patrick Sonderheim war ein 34-jähriger Deutscher, der bis zu diesem Flug bereits 6763 Flugstunden absolviert hatte, hiervon 3811 Flugstunden auf Muster, sowie 259 Flugstunden als Kapitän bei Germanwings. Vom März 2001 bis zum Juni 2003 war er Schüler beim Lufthansa-Flight-Training-Center in Bremen.

Ausbildung	**03/01 - 06/03:** Schüler beim Lufthansa Flight Training Pilotenschule in Bremen 03/05: Berechtigung für den A320 **06/05 - 01/10:** Co-Pilot bei Condor Berlin auf der A320 04/10: Erwerb Muster für A340 02/11: Erwerb Muster für A330 04/10 - 05/14: Co-Pilot bei der Lufthansa auf der A330/340
Beginn Funktion	06.05.14: Kapitän bei Germanwings auf A320
Gesundheit	Befähigungsprüfung am 14.01.15 erfolgreich durchgeführt.
Benotung	Ihm wurde professionelles Niveau bescheinigt.Seine Ausbildungsleistungen wurde als überdurchschnittlich bewertet.

Kapitel 5 Erster Offizier Andreas Lubitz

Kapitel 5 Erster Offizier Andreas Lubitz

Mit dem Ersten Offizier Andreas Lubitz müssen wir uns zwangsweise viel intensiver beschäftigen, da der Abschlussbericht sich in mehr als dreißig Seiten nur mit ihm befasst. Ich möchte der Ordnung halber anmerken, dass allein dieser Umstand nicht als Schuldzuweisung zu werten ist.

Funktion	Erster Offizier
Name	Andreas Lubitz
Alter	27 Jahre
Staatsang.	deutsch
Flugstunden gesamt	919
auf Muster	540 Stunden
	Privatpilotenlizenz: 01.03.11 Multi-Crew Pilotenlizenz: 11.02.14 Musterberechtigung für A320: 28.10.14
Ausbildung	01/08 -08/08: Auswahlverfahren Lufthansa Flight Training; 01.09.08: Grundkurs im LFT Bremen; 05.11.08: Abbruch aus medizinischen Gründen; 26.08:09: Wiederaufnahme der Ausbildung; 13.10.10: ATPL-Prüfung bestanden (Schriftlich);

	08.11.10 - 02.03.11: Ausbildung beim Airline Training Center in Phönix VSA; 15.06.11 - 31.12.13: Tätigkeit als Flugbegleiter bei Lufthansa, dabei Ausbildung zum Verkehrspiloten; 27.09.13 - 23.12.13: Erwerb Musterberechtigung für A320; 04.12.13: Arbeitsbeginn bei Germanwings; 27.01.14 - 21.06.14: Umschulungskurs bei Germanwings; 26.06.14: Ernennung zum Co-Piloten bei Germanwings; 28.10.14: Befähigungsprüfung Germanwings
Beginn Funktion	26.06.14: Copilot bei Germanwings auf A320
Gesundheit	Befähigungsprüfung am 28.10.14 erfolgreich durchgeführt.
Benotung	Ihm wurde professionelles Niveau bescheinigt. Seine Ausbildungsleistungen wurde als überdurchschnittlich bewertet.

Kommentar: Anhand der vielen Ausbildungen ist ersichtlich, dass Andreas Lubitz ein sehr ehrgeiziger Mann war, der genau wusste, was er erreichen wollte: Pilot bei Germanwings. Schritt für Schritt kam er seinem Ziel näher, bis er endlich sein Traumziel erreichte. Nur alleine seine Gesundheit bereitete ihm erheblich Probleme, wenn man dem offiziellen Abschlussbericht Glauben schenken möchte.

Meine private Meinung ist es, dem Nachfolgenden mit großer Skepsis zu begegnen, allerdings müssen wir uns hier eingehend zunächst mit dem Abschlussbericht der BEA befassen:

Die angebliche private Gesundheitsgeschichte des Herrn Lubitz wurde im Abschlussbericht der BEA genaustens in allen Einzelheiten breitgetreten. Da die entsprechenden Atteste und Berichte der vorgeblichen Ärzte nicht als Anhang dem Bericht beigefügt waren, sollten den nachfolgenden Ausführungen mit großem Misstrauen begegnet werden, da man ohne diese ärztlichen Berichte die Richtigkeit der Ausführungen nicht nachvollziehen kann.

Die medizinische vorgeblichen Ausführungen füllen Seiten, ich führe sie lediglich in Kurzform auf:

09.04.08: Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 bis zum 09.04.09
09:04:09: Aufgrund Depressionen und
Medikamenteneinnahme **keine**
Verlängerung des TZ
14.07.09: Antrag auf Verlängerung des Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 abgelehnt.
Lufthansa informiert das LBA.
28.07.09: Tauglichkeitszeugnis Klasse 1 bis zum 09.04.10, allerdings mit
Einschränkung
07/09: jährliche Verlängerung des TZ, allerdings mit Einschränkung
28.07.14: Tauglichkeitszeugnis der Klasse 1 bis zum 14.08.15

Seine Multi-Crew-Pilotenlizenz enthielt auch eine gesundheitliche Einschränkung aufgrund einer Depression.

08/08: Schwere depressive Episode ohne psychotische Symptome

Stationäre Aufnahme erfolgt **(dies ist eine Lüge der BEA!)**

01/09 - 07/09: Einnahme von Antidepressiva, entsprechende Therapie eingeleitet bis 10/09

Der Arzt gab an, dass er voll diensttauglich war.

Weder im Flugalltag noch bei Arztbesuchen fiel Herr Lubitz besonders auf. Sein Verhalten wurde [zusammenfassend] als "unauffällig" beschrieben.

Kurz vor dem Flug war er einige Tage krankgeschrieben. In der Vergangenheit wurden von den behandelnden Ärzten einige Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen ausgestellt, die Herr Lubitz nicht bei seinem Arbeitgeber einreichte. Er meldete sich stattdessen "Ready To Fly" (diensttauglich). [Anmerkung: Auch dies sind vorsätzliche Lügen der BEA. Tatsächlich übergab Herr Lubitz seinem Arbeitgeber sämtliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen; sein Arbeitgeber war ständig über die Ursachen seiner Krankmeldungen informiert! Quelle: Gutachten Fam. Lubitz].

Ab 12/14 traten Seh- und Schlafstörungen auf; ab dem 17.02.15 traten Angststörungen hinzu. Am 10.03.15 liegt eine Diagnose auf eine mögliche Psychose vor. Er sollte eine stationäre Therapie aufnehmen. Im Bericht der BEA beklagte diese, dass die Angehörigen des Herrn Lubitz und dessen Ärzte die Auskunft verweigert hätten. [Anmerkung: Tatsächlich fand keine stationäre Aufnahme statt und es wurden seitens der behandelnden Ärzte zu keinen Zeitpunkt eine stationäre Aufnahme angeraten! Quelle: Gutachten Fam. Lubitz].

Kapitel 6 Was erkennen wir hieraus?

Kapitel 6 Was erkennen wir nun aus den Angaben laut BEA-Bericht?

Ärzte unterliegen der Schweigepflicht. Über ihre Patienten dürfen sie Fremden gegenüber keinerlei Auskunft erteilen, außer der Patient willigte ein. Die BEA beklagte, dass seine Eltern und die Ärzte keinerlei Auskünfte erteilten. Ich kann allerdings die Eltern verstehen, die ihren Sohn nicht an das Messer der öffentlichen Meinung liefern wollten.

Es war schon verwunderlich, dass knapp zwei Tage nach dem Absturz bereits der Schuldige feststand und dessen vollständige Krankengeschichte in kleinen Schritten der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Die Pressemeute jagte die Eltern von Herrn Lubitz, dessen Freundin und Freunde. Ärzte wurden von der hungrigen Pressemeute belagert. In sämtlichen deutschen Zeitungen wurde Herr Lubitz als “der Verrückte am Steuer” beschrieben, der “das Flugzeug in den Berg” flog.

Begann der Erste Offizier tatsächlich Suizid?

- In der Systempresse wurde beschrieben, dass laut den Tonaufzeichnungen zu hören war, **dass Herr Lubitz** die Einstellungen des Flugmanagement-Systems verändert hatte. Des Weiteren war zu lesen, dass der Kapitän die Cockpit verlassen hatte. Herr Lubitz war dann alleine in der Cockpit.

Trifft dies zu? Nein.

In dem Abschlussbericht war zu lesen, dass die Einstellungen des Autopiloten bzw. des Fluglagesystems geändert wurden. Es wird ***nicht beschrieben***, dass es tatsächlich Herr Lubitz war, der dies bewerkstelligte!

- Laut Bericht wurde beschrieben, dass man Türgeräusche, ähnlich eines Öffnen und Schließens der Cockpittüre, aufgenommen hatte. Die Cockpittüre wurde geöffnet, dann geschlossen. Es wurde nur anhand dieser Geräusche ***vermutet***, dass der Kapitän die Cockpit verlassen hatte.

- Im Bericht wurde beschrieben, dass verschiedene Geräusche von Türsummern, Klopfgeräuschen und schweren Schlägen gegen die Cockpittüre aufgezeichnet wurden. Eine Person hatte gegen die Türe gehauen.

Es wurde nur ***vermutet***, dass dies der Kapitän war. Nirgendwo im Bericht waren Beweise für diese Behauptung der Presse aufgeführt. War es tatsächlich der Kapitän, der an die Türe hämmerte und in seine Cockpit wollte?

In der Systempresse wurde verbreitet, dass der Kapitän mit einer Axt die Cockpittüre einschlagen wollte. Eine sehr gute Geschichte für dumme, intelligenzgeminderte Leser, nur leider falsch. Wenn man bereits keine Nagelfeilen und Nagelscheren an Bord nehmen darf, gilt dies erst recht für Hieb-;Faust-und-Stichwaffen wie eine Axt. Sie werden im gesamten Passagierraum eines deutschen Flugzeugs keine Axt finden. Aus verständlichen Gründen. Die einzige Axt im gesamten Flugzeug findet man in der Cockpit hinter dem Pilotensitz. Die Axt war also hinter der verschlossenen Türe.

Fassen wir kurz zusammen: Angeblich konnte der Kapitän nicht mehr zurück in die Cockpit. Er versuchte daher, so die Pressegeschichte, sich mit einer Axt, die in der Cockpit war, gewaltsam Zutritt zu verschaffen. Wir müssen uns daher mit der Cockpittüre, der Türverriegelung sowie dem Zustand des Flugzeuges beschäftigen.

Fangen wir an.

Kapitel 7 Die Kanzeltüre

Kapitel 7 Die Cockpittüre

Die Cockpittüre ist gepanzert, sie ist kugel- und bombensicher. Ein gewaltsames Eindringen ins Cockpit aus der Passagierkabine ist gänzlich unmöglich. Diese Türe ist dafür ausgelegt, einen Angriff über einen längeren Zeitraum wirksam entgegenzuwirken. Weder mit Äxten noch mit Aufbruchwerkzeugen ist ein gewaltsames Eindringen in das Cockpit möglich. Allein die Piloten entscheiden, wer in das Cockpit eintreten darf.

Allerdings hat diese Tür eine kleine Besonderheit: Sollte der Fall auftreten, dass die Türe (durch welche Umstände auch immer) das Verlassen des Cockpits unmöglich macht, ist im unteren Teil der gepanzerten Tür ein Notausstieg vorhanden. Dieser Ausstieg ist von außen glatt gepanzert und kann nicht aufgebrochen werden, allerdings existiert eine Öffnungsprozedur, die den Piloten bekannt war. Jetzt verstehen Sie, weshalb hinter dem Pilotensitz eine Axt gelagert wird. Diese soll es ermöglichen, im Notfall diese Luke aufzubrechen.

Wir kommen daher zum

Kapitel 8 Das Schließsystem

Kapitel 8 Schließsystem

Wie bereits oben ausgeführt wurde, entscheiden alleine die Piloten, wer die Cockpit betreten darf und wer nicht. Auf jeder Pilotenseite, über dem Sidestick, befindet sich ein Monitor, auf dem Bilder von drei Überwachungskameras gezeigt werden. Eine Kamera (über der Cockpittür verborgen) zeigt das Bild vor der Cockpittüre. Hierauf erkennt man also, wer vor der Türe steht.

Im Raum über der ersten Ausgangstüre sind jeweils links und rechts über der Türe und der Wand gegenüber je eine weitere Kamera verborgen angebracht. So ist der Raum vor der Cockpit ersichtlich. Man erkennt, was sich vor dem Raum der Cockpit abspielt. Jeder Pilot entscheidet selber, welches Kamerabild er anschauen möchte. Beim Betätigen des Türsummers erscheint automatisch das Bild der Cockpitkamera. Sodann kann vom jeweiligen Piloten das Bild gewechselt werden.

Die Türe wird nach dem Öffnen und Zufallen der Türe umgehend von drei elektronischen Schlössern verriegelt. An der Türe in der Cockpit befindet sich auch ein mechanisches Griffsystem zum manuellen Öffnen der Türe.

Das elektronische Schließsystem besteht aus einem Zahlenpanel vor der Türe im Passagierraum und aus einem 3-Stellungs-Kippschalter, mit den Positionen NORM, LOCK und UNLOCK, in der Konsole. Die jeweiligen Schalterpositionen müssen manuell durch Kippen des Schalters betätigt werden. Im oberen Paneel der Cockpit befindet sich das Steuergerät. Dieses hat Drucksensoren, die

den Luftdruck in der Cockpit automatisch überwachen und somit ein automatisches Öffnen oder Schließen der Türe im Notfall regeln.

Zum Öffnen der Türe im Kabinenraum ist es erforderlich, im Paneel den *normalen Zutrittscode* einzugeben. In der Cockpit ertönt für eine Sekunde der Summer. Die Piloten sehen auf dem Monitor, wer Einlass verlangt. Die Türe kann in der Cockpit manuell über den Griff oder elektronisch über den Kippschalter geöffnet werden.

UNLOCK: Die Türe wird geöffnet. Die grüne Anzeige leuchtet, Signal erlischt.
LOCK: Die Türe bleibt verriegelt. Die rote Anzeige leuchtet, das Signal erlischt.
Die Türe und die Tastatur bleiben für fünf Minuten gesperrt, bis die rote Anzeige erlischt. Abbruch durch Betätigen des Schalters auf UNLOCK.

Keine Betätigung: Türe bleibt verriegelt, keine Anzeigen, Signal erlischt.

Reagieren die Piloten im Notfall nicht auf das Summen, kann ein Notfallcode im Paneel eingegeben werden.

Notfall: Summen für 15 Sekunden Dauer. Grüne Anzeige blinkt.

Innerhalb der 15 Sekunden wird die Türe für fünf Sekunden geöffnet. Nach den fünf Sekunden sperrt sich die Türe automatisch zu. **Diese Prozedur kann nicht geblockt werden!**

Soweit die beiden Themen.

Fassen wir kurz zusammen: Die Cockpittüre ist gepanzert. Ein gewaltsames Eindringen in die Cockpit ist nicht möglich. Es gibt in der Türe eine Notklappe, aus denen die Piloten fliehen können. Zum Aufbrechen liegt in der Cockpit eine Axt, die einzige Axt im Flugzeug, bereit. Allein die Piloten entscheiden im Normalfall, wer die Cockpit betreten darf. Sie können die Türe manuell oder elektronisch öffnen lassen. Kameras überwachen die Umgebung der Türe.

Im Notfall kann durch manuelle Eingabe eines Notfallcodes diese Türe von außen geöffnet werden, wobei nach Eingabe des Notfalls-Codes die Türöffnung nicht geblockt werden kann. Dieser Code ist dem Kabinenpersonal bekannt. Auch den Piloten.

So frage ich mich Folgendes:

Ungefähr zehn lange Minuten lang soll der ausgeschlossene Kapitän mit der verschlossenen Türe gekämpft haben. Das Flugzeug ist seit zehn Minuten im steilen Sinkflug, auch der Letzte intelligenzgeminderte Passagier mußte bemerkt haben, dass hier etwas ganz und gar nicht stimmig war.

Weshalb, in Gottes Namen, gab der Kapitän oder ein Mitglied des Kabinenpersonal nicht den Notfallcode zum automatischen Öffnen der Türe ein? Wenn Ihnen diese Möglichkeit des Öffnens bekannt war, würden Sie stattdessen zehn Minuten gegen eine geschlossene Türe hämmern, während das Flugzeug im Sinkflug zum Boden rast? Ich glaube nein, das würde kein geistesgesunder Mensch im Ernst durchführen. Sie würden den schnellsten Weg der Öffnung nehmen: den Notfallcode.

Sie erkennen, dass hier etwas mit der Presse-Geschichte nicht stimmen kann. Insbesondere dann, wenn es in jedem Flugzeug noch einen Zugangsweg zur Cockpit gibt, die den Piloten und dem Kabinenpersonal bekannt sein dürfte: das Avionic-Bay.

Der Zugang zu diesem Kriechtunnel, in dem die Computer etc. untergebracht sind, erfolgt einerseits im Boden des Cockpits und andererseits im Gang vor dem Cockpit durch eine Bodenklappe. Diese kann jederzeit geöffnet werden. Der Tunnel ist sehr eng und niedrig, jedoch würde man hierdurch die Cockpit erreichen können.

Wenn dieser Kriechgang dem Personal bekannt war, bleibt die Frage: Weshalb hämmert angeblich der ausgeschlossene Kapitän gegen die Cockpittüre, anstatt diesen Kriechtunnel zu benutzen, zumal das Flugzeug droht abzustürzen? Denken Sie darüber nach!

Kapitel 9 Der offizielle Absturzgrund laut BEA

Laut dem Abschlussbericht trägt alleine Herr Lubitz die Hauptschuld am Absturz dieses Flugzeuges. Er hätte die Kollision mit dem Boden “durch eine bewusste und geplante Handlung [...] verursacht”. Die Einschränkungen der medizinischen Untersuchungen hätten ihn nicht beeinträchtigt, “die Rechte seiner Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeuges auszuüben, obwohl er an einer psychischen Störung mit psychotischen Symptomen litt”.

Laut dem BEA-Abschlussbericht war laut den Aufzeichnungen das Folgende geschehen:

Uhrzeit	Geschehen
09:00	Start in Barcelona auf Piste 07R

09:02:54	Autopilot 2 in Climb und NAV-Modus eingeschaltet
09:12:15	Der Türsummer erklingt und die Türe wird geöffnet, dann geschlossen. Ein Besatzungsmitglied war anwesend, die Drei unterhalten sich über den Aufenthalt in Barcelona.
09:15:53	Türe öffnet und schließt sich. Es folgt eine aufgezeichnete Diskussion zwischen den beiden, wie die Verspätung aufgeholt werden sollte.
09:17:20	Das Flugzeug geht in Reisehöhe von 12.000 m über und tritt in Kontakt mit dem Kontrollzentrum in Marseille.
09:30:00	Kapitän bestätigt Freigabe für den direkten Flug zum Punkt iMAR. Letzter bekannter Funkkontakt des Flugzeuges.
09:30:08	Kapitän übergibt Kommando an den Ersten Offizier, er möchte die Cockpit verlassen.
09:30:11	Der Steuerkurs verringert sich, er pendelt sich auf Kurs iMAR Marseille ein.
09:30:13	Der Pilotensitz wird bewegt.
09:30:24	**Kapitän verlässt Cockpit (?)**
09:30:53	Die eingestellte Reisehöhe wird geändert von 12.000 Metern auf 100 ft, die Triebwerke werden langsamer.
09:31:37	Pilotensitz wird bewegt.
09:33:12	Das Fluglagesystem wird auf manuell gestellt. Geschwindigkeit und Sinkrate erhöhen sich.
09:33:35	Die Geschwindigkeit wird reduziert. Im Anschluss werden die Geschwindigkeiten sechs Mal (!)verändert.

09:33:47	Der Fluglotse fragt nach der Reisehöhe an, erhält keine Antwort.
09:34:23	Geschwindigkeit erhöht sich.
09:34:31	Der Türsummer wird betätigt.
09:34:38	Erneuter vergeblicher Kontaktversuch des Fluglotsen.
09:34:47 09:35:01	erneute vergebliche Kontaktversuche der Fluglotsen.
09:35:03	Geschwindigkeit wird verändert.
danach bis Aufschlag	blieb die eingestellte Geschwindigkeit auf 350 kt und die Geschwindigkeit des Flugzeuges bei 345 kt; blieb der Autopilot eingeschaltet; zwischen 09:35:04 und 09:39:27 wurde vier Mal der Türsummer betätigt; wurden zwischen 09:35:32 und 09:39:02 sechs Mal Geräusche ähnlich eines Klopfens an der Türe aufgezeichnet; waren zwischen 09:37:11 und 09:40:48 mehrfach dumpfe Stimmen zu hören; 09:35:07 - 09:37:54 Fluglotsen versuchen vergebliche Kontakte; 09:38:38 - 09:39:23: die Luftverteidigung versucht drei Mal vergeblich, Kontakt aufzunehmen; 09:39:30 - 09:40.28: Fünf Schläge gegen Cockpittüre; **09:39:33 - 09:40:07: zaghafte Bewegungen des Sidestick** 09:40:41: das Grund-Warnsystem wird aktiviert; 09:40:56: Master-Alarm wird ausgelöst; 09:41:06: Aufzeichnungs-Ende

Kapitel 9 Offizieller Ablauf

Laut dem Abschlussbericht trägt alleine Herr Lubitz die Hauptschuld am Absturz dieses Flugzeuges. Er hätte die Kollision mit dem Boden “durch eine bewusste und geplante Handlung [...] verursacht”. Die Einschränkungen der medizinischen Untersuchungen hätten ihm nicht beeinträchtigt, “die Rechte seiner Lizenz zum Führen eines Luftfahrzeuges auszuüben, obwohl er an einer psychischen Störung mit psychotischen Symptomen litt”.

Laut dem BEA-Abschlussbericht war laut den Aufzeichnungen das Folgende geschehen:

Uhrzeit	Geschehen
09:00	Start in Barcelona auf Piste 07R
09:02:54	Autopilot 2 in Climb und NAV-Modus eingeschaltet
09:12:15	Der Türsummer erklingt und die Türe wird geöffnet, dann geschlossen. Ein Besatzungsmitglied war anwesend, die Drei unterhalten sich über den Aufenthalt in Barcelona.
09:15:53	Türe öffnet und schließt sich. Es folgt eine aufgezeichnete Diskussion zwischen den beiden, wie die Verspätung aufgeholt werden sollte.
09:17:20	Das Flugzeug geht in Reisehöhe von 12.000 m über und tritt in Kontakt mit dem Kontrollzentrum in Marseille.
09:30:00	Kapitän bestätigt Freigabe für den direkten Flug zum Punkt iMAR.

	Letzter bekannter Funkkontakt des Flugzeuges.
09:30:08	Kapitän übergibt Kommando an den Ersten Offizier, er möchte die Kanzel verlassen.
09:30:11	Der Steuerkurs verringert sich, er pendelt sich auf Kurs iMAR Marseille ein.
09:30:13	Der Pilotensitz wird bewegt.
09:30:24	**Kapitän verlässt Kanzel (?)**
09:30:53	Die eingestellte Reisehöhe wird geändert von 12.000 Metern auf 100 ft, die Triebwerke werden langsamer.
09:31:37	Pilotensitz wird bewegt.
09:33:12	Das Fluglagesystem wird auf manuell gestellt. Geschwindigkeit und Sinkrate erhöhen sich.
09:33:35	Die Geschwindigkeit wird reduziert. Im Anschluss werden die Geschwindigkeiten sechs Mal (!)verändert.
09:33:47	Der Fluglotse fragt nach der Reisehöhe an, erhält keine Antwort.
09:34:23	Geschwindigkeit erhöht sich.
09:34:31	Der Türsummer wird betätigt.
09:34:38	Erneuter vergeblicher Kontaktversuch des Fluglotsen.
09:34:47 09:35:01	erneute vergebliche Kontaktversuche der Fluglotsen.
09:35:03	Geschwindigkeit wird verändert.
danach bis Aufschlag	blieb die eingestellte Geschwindigkeit auf 350 kt und die Geschwindigkeit des Flugzeuges bei 345 kt; blieb der Autopilot eingeschaltet;

zwischen 09:35:04 und 09:39:27 wurde vier Mal der Türsummer betätigt;

wurden zwischen 09:35:32 und 09:39:02 sechs Mal Geräusche ähnlich eines Klopfens an der Türe aufgezeichnet;

waren zwischen 09:37:11 und 09:40:48 mehrfach dumpfe Stimmen zu hören;
09:35:07 - 09:37:54 Fluglotsen versuchen vergebliche Kontakte;
09:38:38 - 09:39:23: die Luftverteidigung versucht drei Mal vergeblich, Kontakt aufzunehmen;
09:39:30 - 09:40.28: Fünf Schläge gegen Kanzeltüre;
09:39:33 - 09:40:07: zaghafte Bewegungen des Sidestick
09:40:41: das Grund-Warnsystem wird aktiviert;
09:40:56: Master-Alarm wird ausgelöst;
09:41:06: Aufzeichnungs-Ende

Kapitel 10 Erkenntnisse

Kapitel 10 Was fangen wir nun mit diesen Angaben an?

Wir erkennen anhand dieser vorgeblich aufgezeichneten Daten, dass bis zum angeblichen Verlassen der Cockpit durch den Kapitän keine ungewöhnlichen Fluglagen aufgetreten sind. Für das tatsächliche Verlassen der Cockpit durch den Kapitän liegen keine Beweise vor. Im Abschlussbericht der BEA steht hierzu: *“Um 09:30:24 wurden Geräusche aufgezeichnet, die durch das Öffnen und dann drei Sekunden später durch das Schließen der Cockpit-Türe hervorgerufen wurden!*” [BEA-Abschlussbericht, Seite 12].

Fakt anhand dieser Daten ist auch, dass nach dem angeblichen Verlassen der Cockpit durch den Kapitän zahlreiche Eingaben in das Fluglagesystem eingegeben wurden. Aber es liegen keine Beweise dafür vor, dass der Erste Offizier diese Änderungen vornahm oder vorsätzlich durch Verstellen des Fluglagesystem den Absturz hervorrief.

Soweit der offizielle Absturzbericht der BEA.

Sie sehen, eine haarsträubende Geschichte, die uns hier aufgetischt wird. Ein erfahrener Pilot soll in suizidaler Art und Weise ein Flugzeug gezielt und vorsätzlich gegen einen Berg geflogen haben. Glauben Sie dies? Oder hegen auch Sie Zweifel an dieser medialen Darstellung? Glauben Sie, dass Unfallermittler in der glücklichen Lage waren, binnen weniger Stunden zwei Flugdatenschreiber, der Stimmrekorder sowie der Fluglageschreiber, auszuwerten

und zweifelsfrei den gierigen, skrupellosen Medien einen Täter zu präsentieren?

Nein, liebe Leser, hier stimmt einfach gar nichts. Uns wurde eine Geschichte aufgetischt, die selbst den Gebrüdern Grimm zu Ehren wäre. Zeit, das Lügengespinst beiseite zu wischen und die Wahrheit unter dem Staub zu suchen - fangen wir also an:

Kapitel 11 Neuer Gedankenansatz

Kapitel 11 Neuer Gedankenansatz

Wir sind uns darin einig, dass die obigen Ausführungen anhand des Abschlussberichtes des BEA nicht stimmig sind. Sie sind zu einseitig und darauf ausgerichtet, dem Erster Offizier die Alleinschuld an dem tragischen Absturz in die Schuhe zu schieben. Andere Ermittlungsansätze, wie technische Defekte oder äußere Einflüsse, wurden nicht in Erwägung gezogen. Bereits kurz nach dem Absturz wurden sämtliche Ermittlungen auf die Richtung vorsätzlicher Selbstmord des Ersten Offiziers, ausgelegt.

Diese Mär wurde in den Systemmedien wieder und wieder verbreitet, bis es die Menschen, einer Gehirnwäsche gleich, auch glaubten. Wichtige Einzelheiten, alternative Ansätze und logische Beweise, wurden beiseite geschoben und der Öffentlichkeit vorenthalten. Es wurden Beweise gefälscht, unterschlagen oder vorhandene Beweise derartig verbogen, dass sie zum festgelegten Ermittlungsziel passend waren. Wichtige Augenzeugen wurden nicht vernommen oder deren Zeugenaussage verbogen.

Wir Alle wurden manipuliert. Wir sollten an die Alleinschuld des Ersten Offiziers glauben. Denn es galt unter allen Umständen AIRBUS zu schützen. Nichts sollte das öffentliche Bild eines Vorzeigeunternehmens verschmutzen. Es galt, das wichtige Ostergeschäft aufrechtzuerhalten. Kämen Mängel an den Maschinen von AIRBUS in die Öffentlichkeit, hätten zahlreiche Passagiere ihre Flüge storniert; das wollte man nicht im Unternehmen. Wichtig ist zu erwähnen, dass AIRBUS ein französisches Staatsunternehmen darstellt. Das erklärt auch, weshalb sofort wichtige Politiker ihre Reisen absagten und Holland

ihre Unterstützung durch ihre Anwesenheit öffentlichkeitswirksam versicherten.

Daher musste ein Bauernopfer gefunden werden - sofort. Womöglich käme durch die Absturzermittlung wichtige, unliebsame Überraschungen ans Licht, die sich AIRBUS nicht leisten kann. So war der Erste Offizier und seine Krankheitsgeschichte, die Lufthansa selbstverständlich bekannt war, das ideale Fressen für die gierige Systempresse. Dass hierbei das Ansehen eines Toten geschändet wurde, war dem beteiligten Unternehmen gleichgültig. Denn auch die Lufthansa, dessen Tochterunternehmen Germanwings siechend dahin flog, war es wichtig, das gewinnträchtige Ostergeschäft zu sichern. Sie konnte sich keine Stornierungen leisten. Gewinn ging vor Allem! Auf Kosten des Ansehens eines wehrlosen Toten.

Die Frage ist, was denn unbedingt vor der Öffentlichkeit verschleiert werden sollte. Was war so wichtig, dass es nicht an die Öffentlichkeit dringen durfte? Derartig wichtig, dass ein Bauernopfer gesucht wurde?

Diesen Fragen gehen wir hier nach.

Wichtig ist, dass Sie alles sofort vergessen müssen, was Sie über den Absturz glauben zu wissen. Wir beginnen mit gänzlich anderen Ansatzpunkten, von einer anderen Seite aus. Vergessen Sie die angebliche Geschichte über Herrn Andreas Lubitz. Vergessen Sie die vorherigen Ausführungen in diesem Essay!

Wir beginnen gänzlich neu.

Kapitel 12 Zustand des Flugzeuges laut BEA

Kapitel 12 Zustand des Flugzeuges laut BEA

Das abgestürzte Flugzeug war ein Airbus 320-211 mit der Seriennummer 147. Es wurde am 05.02.91 in Dienst gestellt. Es war zum Zeitpunkt des Absturzes in einen sehr gutem Wartungszustand. Am 13.01.14 erhielt es von dem LBA sein Lufttüchtigungszeugnis, am 23.05.15 die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit, gültig bis zum 11.03.16.

[ERGÄNZUNG] Sie werden sich jetzt sagen, alles gut. Mitnichten. Das Dokument erhielt einen Tag NACH dem Unfall, also der 25.03.2015, einen Datumsstempel.

Nun gut. Schaut man sich das Dokument nochmals näher an, stellt man erstaunt fest, dass die "Verlängerung" bis zum 11.03.2016 handschriftlich erfolgte, von einem "Prüfer" mit der LBA T512, den niemand kennt. Auch die Unterschrift passt nicht zum angeblichen Namen des Prüfers, den niemand kennt. [Lubitz-Gutachten S. 129/Ergänzung Ende].

Die letzte Wartung fand am 23.03.15 am Flughafen Düsseldorf statt. Am Unfalltag lagen kleinere, unbedeutende Mängel vor, die die Sicherheit des Flugzeuges nicht betrafen. Am 24.03.15 beschwerte sich der Kapitän beim Kontroll-Center in Köln, dass eine WC-Spülung nicht funktionieren würde.

Soweit die Zusammenfassung des Flugzeugzustandes der BEA.

Es klingt nicht beunruhigend. Alles scheint gut zu sein, nur einige “kleinere, unbedeutende” Mängel. Nur leider hatte die BEA vergessen zu erwähnen, dass die Lufttüchtigkeitsbescheinigung bereits am 23.04.15 ablief und das Flugzeug daher behördlich nicht flugfähig war. Es hätte nicht fliegen dürfen.

Vergessen wurde auch zu erwähnen, was denn nun diese “kleineren Mängel” waren. Wären diese Mängel bekannt geworden, hätten potentielle Passagiere ihren Flug storniert.

Es wurde bekannt, dass die äußeren Verschlüsse der Landeklappen-Buchten nicht fest schlossen. Deshalb weigerten sich auch ganze Fluggruppen mit diesen Germanwings-Maschinen nach dem Absturz zu fliegen. Es gab bereits heikle Situationen, als sich diese Verschlüsse eigenständig öffneten.

Es wurde vermehrt über Vernebelung der Kabinenluft geklagt. Auch dem sollte durch Wartung begegnet werden.

“Auf der Liste der aufgeschobenen Wartungsarbeiten [...] befinden sich auch Massnahmen, die geeignet sind, Rückstände von “Kontamination” durch Öl und/oder Enteisungsflüssigkeit aus dem Kabinenluftsystem zu entfernen. Auch sollten beide Triebwerke ausgetauscht werden. Dies ist im Hinblick auf evtl. auftretende Undichtigkeiten und Leckagen von Dichtungen im Bereich des Kompressors des Triebwerkes von Bedeutung, da über solche Leckagen Triebwerksöl-Rückstände in das Zapfluftsystem gelangen und zu Kontamination der Kabinenluft führen können. [Quelle: Gutachten Fam. Lubitz]

Bei der Wartung ebenfalls aufgeschoben war eine [anstehende Ausbesserung von Rostspuren an der Cockpitscheibe].

Am Vortag wurde eine neue Softwareversion für das automatische Flugsteuerungssystem eingespielt. Das Update geht zurück auf Erkenntnisse aus Überprüfungen von Vorfällen im laufenden Betrieb mit Airbus-Flugzeugen durch den Hersteller. Es soll unter anderem inkorrekte vertikale Flugprofile [...] vermeiden.” [Quelle: Gutachten Familie Lubitz]

Auch die Flugdatenschreiber zeigten Mängel in der Aufzeichnung auf, die behoben werden sollten. Zu diesem Zweck, der Wartung und Mängelbehebung, stand die Maschine auf dem Flughafen Düsseldorf, und zwar 72 Stunden lang. Trotz der bekannten Mängel wurde diese Maschine am 24.03.15 aus ungeklärten Gründen, ohne Reparatur und Wartung, wieder in Dienst gestellt.

Fassen wir zusammen.

- Mängel wurden vor dem Abflug der Maschine am 24.03.15 nach Barcelona nicht behoben;
- Die rostige Windschutzscheibe wurde nicht ausgebessert;
- Das bekannte Klappenproblem nicht beseitigt;
- die bekannten Rückstände in dem Kompressor der Klimaanlage nicht beseitigt und
- das Flugzeug hatte keine Zulassung mehr.
- Ferner wurde ein Update für die Flugsteuerung eingespeist, das verhindern sollte, dass das Fluglagesystem ein “Eigenleben” führte und unkontrolliert Aufwärts- oder Abwärts durchführt.

Um die Tragweite dieser bekannten Mängel zu verstehen, müssen wir uns näher mit ihnen befassen. Insbesondere die kontaminierte Kabinenluft sowie das Eigenleben des

Fluglagesystem sind gefährlich und bekannt, gerade beim AIRBUS.

Kapitel 13 Versagen des Autopiloten?

In der Vergangenheit ist es bereits vorgekommen, dass Autopiloten ein “Eigenleben” führten. Urplötzlich zogen die Maschinen wie von selbst nach oben oder unten oder führten Flugmanöver durch, so dass den menschlichen Piloten keinerlei Möglichkeiten blieben, die Maschine wieder manuell zu führen. Die meisten dieser Fälle führten zum Absturzz.

Eine Möglichkeit dieses “Eigenlebens” war ein fehlerhaftes Update, das dazu führte, dass das Fluglagesteuerungssystem fehlerhaft berechnet und falsche Parameter vorgibt, oder ein verstopfter oder gar vereister Sensor, das sog. “Pitotröhrchen”, das dem Fluglage-System Angaben über Höhe und Geschwindigkeit des Flugzeug liefert. Es gibt links und rechts an der Außenfläche des Flugzeugs in Höhe der Kanzel je ein Austritt dieses Röhrchens, die frei liegen und daher anfällig sind für Tiere, Wasser oder Schmutz, die diese Röhrchen verstopfen können. Bei Wartungen werden diese beide Röhrchen mit Schutzstreifen in Rot abgeklebt, damit kein Wasser oder ähnliche Materialien in die Röhrchen eindringen und diese verstopfen können.

Aber auch Wartungsmitarbeiter sind Menschen und haben Stress, so dass es bereits vorkam, dass die Schutzstreifen nach der Wartung nicht entfernt wurden und die Röhrchen außer Funktion waren. Sie lieferten falsche oder keine Werte, so dass das Fluglage-System verwirrt war und eigenmächtig vermeintlich richtige Flugmanöver ausführte.

Birgenair-Flug 301 sollte am 6. Februar 1996 von Puerto Plata (Dominikanische Republik) über Gander (Neufundland,

Kanada) und Berlin-Schönefeld nach Frankfurt am Main führen. Aufgrund der bei Flugantritt nicht entdeckten Verstopfung der Pitot-Röhrchen kam es zur Verwirrung der beiden Piloten und einem “Eigenleben” des Autopiloten, was letztendlich leider zum Absturz der Maschine aufgrund eines Strömungsabrisses führte. Es kamen 189 Menschen beim Absturz um.[https://de.wikipedia.org/wiki/Birgenair-Flug_301]

Ähnliches geschah auch beim Air-France-Flug 447 (AF 447). [Dieser] war ein Linienflug der Air France von Rio de Janeiro nach Paris, bei dem in der Nacht vom 31. Mai zum 1. Juni 2009 ein Airbus A330-203 über dem Atlantik abstürzte, wobei alle 228 Insassen ihr Leben verloren. Es handelt sich um das bisher schwerste Unglück in der Geschichte der AirFrance.[https://de.wikipedia.org/wiki/Air-France-Flug_447]

“Die BAC-1-11 der British Airways (Kennzeichen: G-BJRT, Taufname: "County of South Glamorgan") startete um 07:20 UTC mit 60 Minuten Verspätung vom Flughafen Birmingham mit dem Ziel Málaga. Als die Maschine im Steigflug eine Höhe von 17.300 ft (ca. 5.300 m) bei einer Geschwindigkeit von 300 kn (556 km/h) erreicht hatte, wurde das linke Cockpitfenster aus der Verankerung nach außen gerissen. Flugkapitän Tim Lancaster, der sich gerade abgeschnallt hatte, wurde durch den Druck halb aus dem Fenster gedrückt. Mit den Füßen verfing er sich in der Steuersäule, was verhinderte, dass er vollständig aus dem Flugzeug geblasen wurde. Durch die Lenksäulenbewegung neigte sich das Flugzeug um 6° nach unten und drehte sich um 25° nach rechts. Die Außentemperatur betrug in dieser Höhe −17 ºC.” https://de.wikipedia.org/wiki/British-Airways-Flug_5390

Sie sehen, herauskatapulierte Cockpitscheiben sind keine Seltenheit in der Luftfahrt, wobei das letzte Beispiel die Spitze ist. Meist kommt es zu Rissen oder kleinen Leckagen, die eine Notlandung erforderlich machen.

Ich möchte an dieser Stelle der Vollständigkeit halber anführen, dass Sie jetzt nicht aufgrund dieser Schilderung Flugzeuge aus Angst meiden sollten, nur weil dort beizeiten die Cockpitscheiben herausfallen. Wie ich bereits zu Beginn dieses Essays ausführte, sind die Cockpittüren äußerst stabil und widerstandsfähig. Sie halten demnach den enormen Druck bei einem Druckabfall aus. Sie bilden eine mechanische Barriere zwischen Cockpit und Kabine. Das hat den lebenswichtigen Zweck, den jeweils anderen Bereich bei einem Druckabfall handlungsfähig zu halten und die Cockpitscheiben zu schonen.

Sollte es in der Kabine zu einem Druckabfall kommen, hält die Cockpittüre das Cockpit handlungsfähig. Kommt es aufgrund einer herauskatapulierten Cockpitscheibe o. ä. in der Cockpit zu einem Druckabfall, wird die Kabine vor der Dekompression geschützt. Im besten Fall kann das Flugsteuerungssystem die Maschine automatisch landen.

Wir müssen uns daher mit der Dekompression näher befassen.

Kapitel 14 Aerotoxisches Syndrom

Es ist kein Geheimnis in der Luftfahrtgeschichte, dass es zahlreiche Fälle gibt, in denen Flüge wegen Vernebelung oder übelriechender Kabinenluft notlanden mussten. Die Kabinenluft füllte sich mit übelriechender Luft, den Passagieren und der Besatzung wurde übel, die Piloten waren von den Gasen überrascht worden und konnten nur noch knapp durch Notlandungen eine Katastrophe verhindern.

Im Dezember 2010 musste eine Germanwings-Maschine wegen “giftiger Nebel in der Kabinenluft” notlanden. Und das ist kein Einzelfall, ganz im Gegenteil. Im Jahre 2012 wurde dem Luftfahrtbundesamt 201 Fälle mit Unfällen durch giftige Kabinenluft gemeldet! Darunter waren acht schwere Fälle mit Beinahe-Abstürzen. Das ist sehr besorgniserregend.

Wir müssen uns zum besseren Verständnis der Aufbereitung der Kabinenluft die damit verbundene Technik im Flugzeug anschauen, um die Gefahrenlage besser zu verstehen.

Kapitel 15 Sauerstoff-Versorgung in einem Luftfahrzeug

Während der Reiseflughöhe von 10.000 Metern herrscht in der Kabine ein künstlicher Druck wie auf der Höhe von 2.000 - 2.500 Metern. Das bedeutet, die Kabine steht unter künstlichem Druck, weshalb bei einem Hüllenschaden der gesamte Innendruck mit Gegenständen etc. nach außen gepresst bzw. geschleudert wird.

Zur normalen Luftversorgung wird von den Triebwerken ein Luftstrom abgezweigt und durch Filtern in die Kabine und der Kanzel geleitet (Zapfluft bzw. bleed air).

Fällt der Innendruck in der Kabine schlagartig ab, aktiviert sich ein Notsystem in der Kabine, um die Passagiere mit Sauerstoff zu versorgen. Hierbei fallen automatisch Sauerstoffmasken von der Decke über den Passagierreihen. In der Kanzel melden Sensoren den Druckabfall. Die Piloten legen dann ihre Sauerstoffmasken an. Diese beiden Masken werden über eigene Sauerstoff-Flaschen versorgt, die bei der Landung von den Piloten geschlossen und vor dem Start aktiviert werden müssen.

Soweit die Einführung. Durch unglückliche Umstände können durch die Zapfluft der Turbinen giftige Schadstoffe in die Kabine gelangen, darunter auch nebelartige Wolken, die bis zur Bewußtlosigkeit der Insassen führen können.

In diesem Zusammenhang muss man auch die Frage stellen, weshalb ganze Germanwings-Besatzungen nach dem Unglück in Frankreich nicht in ihren Maschinen fliegen wollten und sich weigerten, ihren Dienst anzutreten.

Vielleicht wußten sie etwas über diese giftige Kabinenluft, vielleicht traten diese Zwischenfälle mit giftiger Kabinenluft doch häufiger bei Germanwings auf als gemeldet, weshalb die Besatzungen sich weigerten, ihren Dienst anzutreten.

Wäre es möglich, dass an diesem Tag auch giftige Nebel durch die Kabine und der Kanzel zogen und alle Insassen bewusstlos wurden? Diese Theorie ist nicht gänzlich ausgeschlossen.

Helios-Airways-Flug 522 *(HCY 522) war ein Linienflug der zyprischen Helios Airways von Larnaka über Athen nach Prag. Am 14. August 2005 zerschellte die eingesetzte Boeing 737-300 an einem Hügel nahe dem Dorf Grammatiko, Gemeinde Marathon in Griechenland, etwa 33 Kilometer vom Athener Flughafen entfernt. Alle 121 Insassen kamen ums Leben. Ursache war ein akuter Sauerstoffmangel in der Kabinenluft, dem alle Personen anfielen.[https://de.wikipedia.org/wiki/Helios-Airways-Flug_522#Ablauf]*

Dass dieses “aerotoxische Syndrom”, die schleichende Vergiftung des menschlichen Körpers durch toxische Triebwerksgase (Zapfluft) existiert, ist wissenschaftlich anerkannt. Auch, dass Besatzungsmitglieder darunter arbeitsunfähig wurden.

Das Landesarbeitsgericht Berlin kassierte [am 11.01.2017] ein zugunsten der Fluggesellschaft Germania ergangenes Kündigungsurteil gegen einen am »aerotoxischen Syndrom« erkrankten Flugkapitän [, der] plötzlich an Erschöpfung, Konzentrations- und Schlafstörungen, Nervenschmerzen in Armen und Beinen [klagte...] *[http://www.timvanbeveren.de/?page_id=1296]*

Hier müssen wir uns näher mit den Symptomen einer Vergiftung beschäftigen. Woran erkennt man eine Vergiftung bei einem aerotoxischen Syndrom?

- Verschluss der Atemwege durch krampfhafte Verengung der Bronchien oder Anschwellen der Stimmbänder bei Inhalation reizender Rauchgase
- Flüssigkeit im Lungengewebe bei Inhalation reizender Rauchgase
- Veränderung des Blutes mit Störung des Sauerstofftransportes oder der Verwertung von Sauerstoff im Körper
- Atemlähmung im Brustbereich (z.B. durch Organophosphat-Pestizide)
- Störung der Atmungssteuerung im Gehirn (z.B. durch Chlorkohlenwasserstoffe);
- Inhalation von Gasen, die den lebensnotwendigen Sauerstoff der Atmosphäre verdrängen Symptome und Anzeichen können sein u. A.:
- Schwierigkeiten beim Atmen mit einer anfänglichen Erhöhung der Atemfrequenz (über 30 pro Minuten). Abfall bis zum Stillstand möglich
- Ein schneller Puls, üblicherweise über 100 pro Minute
- Bläuliche Haut, Lippen und Zunge purpurfarben
- Das Unfallopfer kann nach anfänglicher Unruhe apathisch und schlaff werden
- Es kann Bewusstlosigkeit eintreten Bei akuten Organophosphatvergiftungen können durch die Bestimmung der Cholinesterase-Aktivität Anhaltspunkte über die Intoxikation erhalten werden.
- (Nach chemischen Belastungen durch Rauch, Nebel oder/und Gase kann es bei Unfallopfern auch zur Reizung und Entzündung des Rachens, der Luftröhre und der Bronchien kommen (Diese Entzündungen treten einige Stunden oder Tage nach Exposition ein)

- heftiger trockener Husten
- Rauhigkeitsgefühl in der Luftröhre im Halsbereich und unter dem Brustbein, das sich durch Husten verschlimmert
- Kurzatmigkeit und Keuchen.

Dass ein Problem mit vergifteter Atemluft in Flugzeugen existiert, ist bekannt und auch wissenschaftlich anerkannt. Allerdings spielen die betroffenen Fluggesellschaften das auch ihnen bekannte Problem herunter. Oder nehmen es gar nicht ernst. Dabei hätten sie ihren Angestellten gegenüber eine Fürsorgepflicht. Piloten und Kabinenpersonal sind täglich diesen giftigen Dämpfen ausgesetzt. Sie werden schleichend vergiftet bis zur Dienstuntauglichkeit. Ein Symptom dieser schleichenden Vergiftung sind Wahrnehmungsstörungen beim **Sehen**.

Erinnern Sie sich daran, dass Herr Andreas Lubitz über schlimme Sehstörungen klagte? Dass er deswegen in ärztlicher Behandlung war und sich sehr große Sorgen darüber machte, aufgrund dieser Probleme dienstuntauglich oder gar blind zu werden?

Wäre es möglich, dass diese Ausfälle durch ein aerotoxisches Syndrom verursacht wurde, das Herr Lubitz nicht bekannt war? Gänzlich auszuschließen wäre dies nicht, zumal betroffenes Kabinenpersonal u. a. auch über derartige Symptome berichtete.

Kabinenscheiben

Auch die Kabinenscheiben müssen wir uns näher ansehen. Sie werden jetzt denken, dass eine Kanbinenscheibe im Rahmen fest montiert sei und daher sicher. Dass sie unbeweglich im Rahmen hinge. Ich muss Sie

leider verunsichern, denn dem ist leider nicht so. Wie jede Scheibe in einem Flugzeug hängt diese nicht “fest” im Rahmen des Flugzeugs. Wenn Sie sich einmal die Mühe machen, bei Ihrem nächsten Flug sich ein Kabinenfenster anzuschauen, werden Sie feststellen, dass die innere Scheibe leicht eindrückbar ist, während die äußere Scheibe fest im Rahmen sitzt. Das sollte Sie allerdings nicht beunruhigen, denn der Kabinendruck steigt und sinkt beim Starten und Landen und die innere Fensterscheibe muss diesen wechselndem Druck ausgleichen, indem sie beim Steigen nach außen gedrückt wird und beim Landeanflug wieder nach innen zurückweicht.

Etwas anderes ist die **Kanzelscheibe**. Diese wird fest im Rahmen verankert, wobei die Schrauben außen fest vernietet werden. Diese Scheibe hält hohen Luftdrücken stand. Oder zumindest sollte sie dies. Doch eine derartige Scheibe hält nicht ewig. Sie ist der Witterung ausgesetzt und die Nieten rosten in ihrer Halterungen. Werden sie nicht gewartet, lösen sich die Nieten und die Scheibe wird durch den Innendruck der Kabine weg geschleudert. Und dies tritt sehr oft auf.

“160 Passagiere eines Airbus der Turkish Airlines unverletzt Istanbul/Nürnberg

- Ein Flugzeug der Turkish Airlines ist am Mittwoch wegen einer defekten Cockpitscheibe in Nürnberg notgelandet. Der Airbus A321-200 sei auf dem Weg von Düsseldorf nach Istanbul gewesen und um kurz vor 9.00 Uhr außerplanmäßig auf dem Flughafen Nürnberg gelandet, sagte eine Sprecherin der Fluggesellschaft. Die Passagiere hätten das Flugzeug verlassen und sollten die nächste Maschine in Richtung Türkei nehmen. Techniker untersuchten das Flugzeug. Unklar blieb zunächst, ob die linke Fensterscheibe im Cockpit gebrochen war oder einen Riss hatte. Eine

Flughafen-Sprecherin sagte, die etwa 160 Passagiere seien unverletzt und von Rettungskräften betreut worden. Eine Frau habe über Unwohlsein geklagt." (APA, 8.4.2015) - derstandard.at/2000014012750/Defekte-Cockpitscheibe-Notlandung-in-Nuernberg

Sieben Fälle von Rissen in Cockpit-Scheiben

" [...] Der renommierte Luftfahrtzwischenfälle-Blog www.avherald.com listet allein in den vergangenen zwei Monaten sieben Vorkommnisse mit Rissen in Cockpit-Scheiben auf. Die Palette der betroffenen Fluggesellschaften reicht von der Lufthansa bis Qatar Airways, und es sind nahezu alle Modelle von Airbus, Boeing und anderer Hersteller betroffen.

Die Ursachen für die Risse sind sehr unterschiedlich. So müssen Cockpit-Scheiben größerer Flugzeuge zwar den Aufprall von großen Vögeln mit bis zu 1,8 Kilo Gewicht bei hoher Geschwindigkeit standhalten. Dennoch gibt es danach meist Risse in der Scheibe." https://www.welt.de/wirtschaft/article161688978/Eine-A400M-Cockpit-Scheibe-versagt-im-Flug.html

Besonders dramatisch war der Unfall des British-Airways-Flug 5390:

"Die BAC-1-11 der British Airways (Kennzeichen: G-BJRT, Taufname: "County of South Glamorgan") startete um 07:20 UTC mit 60 Minuten Verspätung vom Flughafen Birmingham mit dem Ziel Málaga. Als die Maschine im Steigflug eine Höhe von 17.300 ft (ca. 5.300 m) bei einer Geschwindigkeit von 300 kn (556 km/h) erreicht hatte, wurde das linke Cockpitfenster aus der Verankerung nach außen gerissen. Flugkapitän Tim Lancaster, der sich gerade abgeschnallt hatte, wurde durch den Druck halb aus dem Fenster

gedrückt. Mit den Füßen verfing er sich in der Steuersäule, was verhinderte, dass er vollständig aus dem Flugzeug geblasen wurde. Durch die Lenksäulenbewegung neigte sich das Flugzeug um 6° nach unten und drehte sich um 25° nach rechts. Die Außentemperatur betrug in dieser Höhe −17 ºC.” https://de.wikipedia.org/wiki/British-Airways-Flug_5390

Sie sehen, herauskatapulierte Kanzelscheiben sind keine Seltenheit in der Luftfahrt, wobei das letzte Beispiel die Spitze ist. Meist kommt es zu Rissen oder kleinen Leckagen, die eine Notlandung erforderlich machen.

Ich möchte an dieser Stelle der Vollständigkeit halber anführen, dass Sie jetzt nicht aufgrund dieser Schilderung Flugzeuge aus Angst meiden sollten, nur weil dort beizeiten die Kanzelscheiben herausfallen. Wie ich bereits zu Beginn dieses Essays ausführte, sind die Kanzeltüren äußerst stabil und widerstandsfähig. Sie halten demnach aus die enormen Drücke bei einem Druckabfall aus. Sie bilden eine mechanische Barriere zwischen Kanzel und Kabine. Das hat den lebenswichtigen Zweck, den jeweils anderen Bereich bei einem Druckabfall handlungsfähig zu halten und die Kanzelscheiben zu schonen.

Sollte es in der Kabine zu einem Druckabfall kommen, hält die Kanzeltüre das Cockpit handlungsfähig. Kommt es aufgrund einer herauskatapulierten Kanzelscheibe o. ä. in der Kanzel zu einem Druckabfall, wird die Kabine vor der Dekompression geschützt. Im besten Fall kann das Flugsteuerungssystem die Maschine automatisch landen.

Wir müssen uns daher mit der Dekompression näher befassen.

Kapitel 16 Plötzlicher Druckabfall

Wir wissen, dass die Fluggastkabine letztendlich nichts als ein künstlicher Druckkörper ist, der uns das Überleben in sehr großer Höhe ermöglicht. Die Außenhaut ist bei Start, Flug und Landung sehr großen Belastungen ausgesetzt, beim Fliegen dehnt und erschlafft sich die Außenhaut ständig. Es ist absehbar, dass es trotz sehr guter Wartungen zu Materialermüdung kommen muss, die Frage ist nur wann. Derartige Unfälle treten aus heiterem Unfall auf.

Ein legendäres Beispiel für eine Dekompression in der Luft war der Aloha-Airlines-Flug vom 28.04.1998, bei dem ein Teil des Kabinendaches durch Materialermüdung abriß.

*Der **Aloha-Airlines-Flug 243** einer Boeing 737-200 sollte am 28. April 1988 von Hilo (Big Island) nach Honolulu (Oʻahu) in Hawaii fliegen. Nach dem Steigflug brach im vorderen Rumpfbereich ein Stück des oberen Rumpfes heraus. Es kam zu einer schlagartigen Dekompression der Kabine, in deren Folge 65 Personen verletzt und eine Flugbegleiterin getötet wurde. Trotz der schweren Beschädigungen des Flugzeuges konnten die Piloten das Flugzeug sicher auf dem Flughafen Kahului auf Maui landen. [https://de.wikipedia.org/wiki/Aloha-Airlines-Flug_243]*

Dieser Vorfall wurde sogar verfilmt unter “Katastropenflug 243”: *https://de.wikipedia.org/wiki/Katastrophenflug_243*

Auch die Serie “Mayday - Alarm im Cockpit” beleuchtete diesen Unfall. Aber weiter.

*Ein weiteres Beispiel für Materialermüdung und Druckabfall war: Am 2. Oktober 1971 stürzte eine Vickers Vanguard auf dem **British European Airways-Flug 706** über Belgien ab. Alle 63 Personen an Bord kamen ums Leben. Der Absturz der zwölf Jahre alten Maschine wurde durch korrosionsbedingte Schäden am hinteren Druckschot*

verursacht. [https://de.wikipedia.org/wiki/British-European-Airways-Flug_706]

Sehen wir uns den plötzlichen Druckabfall näher an:

*“ Der plötzliche **Druckabfall in einem Flugzeug** mit Druckkabine ist das schnelle Abfallen des Luftdrucks in der Flugzeugkabine mit Angleichung an den außerhalb des Flugzeugs herrschenden, von der aktuellen Flughöhe bestimmten Druck. Er stellt eine Luftnotlage dar, da je nach Flughöhe akute Erstickungs- und Hypothermiegefahr für die Flugzeugbesatzung und die Passagiere besteht.*

Daneben kann eine explosive Dekompression auch eine Gefahr für die Flugzeugstruktur darstellen. Der plötzliche Druckabfall wird in diesem Fall durch einen Schaden am Flugzeugrumpf ausgelöst. Während des Vorgangs können elektrische, mechanische wie auch hydraulische Leitungen beschädigt werden, und im schlimmsten Fall wird das Flugzeug dadurch völlig unkontrollierbar.

Ursachen

Durch die technische Vorrichtung der Druckkabine wird in Flughöhen, in denen wegen des geringen Luftdrucks kein menschliches Überleben mehr möglich ist, der Kabineninnenraum gegenüber der Umgebung unter Überdruck gehalten. Der im Flugzeug herrschende Druck ist, da die Kabine unter anderem aus Gewichtsgründen nicht für beliebig hohe Druckdifferenzen ausgelegt wird, allerdings geringer als der Luftdruck auf Meereshöhe und entspricht in einem Verkehrsflugzeug typischerweise dem Luftdruck, der in einer Höhe von etwa 2.500 m bzw. 8.200 ft. herrscht.

Ein unerwünschter Abfall des Kabinendruckes kann mit unterschiedlicher Geschwindigkeit erfolgen. Die amerikanische Bundesluftfahrtbehörde FAA teilt diesbezüglich nach drei möglichen Typen ein: Explosive Dekompression in weniger als einer halben Sekunde, schnelle und langsame Dekompression. Als Ursachen kommen menschliches Versagen, ein technischer Defekt der Regelung des Druckes oder aber eine Beschädigung des Flugzeugrumpfes durch Materialermüdung, Explosion, Beschuss, Versagen von Fenstern, Türen oder Druckschots in Frage.

Ohne strukturelle Beeinträchtigung des Flugzeugs

Durch einen plötzlichen Druckabfall in der Flugzeugkabine kommt es gemäß den Gasgesetzen zur starken Abkühlung des Innenraums mit der Folge der Kondensation der Luftfeuchtigkeit und einer Bildung von Nebel in der Kabine. Ist der Flugzeugrumpf offen, ist zu berücksichtigen, dass die Temperatur in einer typischen Reisehöhe von 10.700 m bzw.(gerundet) 35.100 Fuß nur noch −54 °C beträgt.

Die Folgen für den Menschen betreffen Crew und Passagiere gleichermaßen. Es kommt zum einen durch die Ausdehnung von Luft oder Gasen in Körperhöhlen zur Ausbildung von Barotraumata. Schmerzen im Mittelohr, den Nasennebenhöhlen, kariösen Zähnen können die Folge sein. Auch gasgefüllte Darmschlingen vergrößern natürlich ihr Volumen. Zweitens kann der schnelle Druckabfall eine Dekompressionskrankheit auslösen. Im Blut gelöster Stickstoff kann ausperlen und die Gasbläschen können zu Embolien führen.

Drittens wird der akute Sauerstoffmangel gefährlich, weil der Sauerstoffpartialdruck in der Atemluft nicht mehr

ausreicht, den Sauerstoffbedarf des Körpers zu decken. Der menschliche Körper hat keine Reserven für Sauerstoff; die Sauerstoffsättigung des Blutes fällt daher schnell, in Abhängigkeit von der Höhe, in der es zu dem Ereignis kam, auf lebensbedrohliche Werte. Das Gehirn als besonders für Sauerstoffmangel empfindliches Organ reagiert schnell mit einer Einschränkung des Bewusstseins bis hin zur Bewusstlosigkeit.

Im Gegensatz zum Höhenbergsteigen tritt die Änderung der Sauerstoffsättigung schlagartig ein und eine Akklimatisation findet nicht statt. Aus der Tatsache, dass gesunde, trainierte Bergsteiger in Höhen von 8.000 m noch handlungsfähig sind, kann daher nicht auf Crewmitglieder und Passagiere geschlossen werden, die im Falle eines derartigen Ereignisses, den Luftdruck betreffend, quasi schlagartig mehrere tausend Meter nach oben katapultiert werden, und dadurch – abhängig von Alter und Gesundheitszustand – eingeschränkt werden können.

Die Zeit, die den Betroffenen noch zum sinnvollen Handeln verbleibt, wird als time of useful consciousness (TUC) oder auch Effective Performance Time (EPT) bezeichnet. Diese Zeit verkürzt sich abhängig von der Flughöhe. Bei einer Flugfläche von 250, also 25.000 Fuß, wird die TUC noch mit drei bis fünf Minuten angegeben, bei einer Flugfläche von 350 (35.000 Fuß) hingegen nur noch mit 30 bis 60 Sekunden. Von einem Überraschungsmoment oder der Handlungsblockierung durch Panik ist hier noch nicht die Rede. Flugflächen von über 300 und bis 510 (15.545 m) können z. B. mit Learjets erreicht werden. Bei einer Flugfläche von 500 verbleiben nur noch neun bis zwölf Sekunden zum sinnvollen Handeln. Je schneller die Dekompression eintritt, desto kürzer wird die zur Verfügung stehende Zeit und reduziert sich bei schneller

Dekompression und Flugflächen über 400 auf weniger als zehn Sekunden.

Mit Beschädigung des Flugzeugs

Bei einem beschädigten Flugzeugrumpf kann ein derart heftiger, explosiver Druckabfall auftreten, so dass wichtige Strukturen des Flugzeuges zerstört werden. Hierbei sind bei Flugzeugunglücken zum Beispiel die folgenden Szenarien aufgetreten:

- *Bei dem Unglück des Turkish-Airlines-Fluges 981 wurde eine Frachttür nicht korrekt verriegelt; der mangelhaft konstruierte Verschlussmechanismus trug hierzu bei. Der plötzliche Druckabfall im Frachtraum führte dazu, dass der Boden der Passagierkabine dem Druckunterschied nachgab. Dabei wurden sämtliche Steuerseile, die vom Cockpit direkt unterhalb des Kabinenbodens zum Heck verlaufen, beschädigt. Das Flugzeug stürzte in der Nähe von Paris ab, alle 346 Personen an Bord kamen ums Leben. Dieses Unglück trug mit dazu bei, dass heutzutage alle Passagierflugzeuge über einen Druckausgleich zwischen Passagier- und Frachtraum verfügen müssen, um einen Kollaps des Bodens zu verhindern.*

- *Bei dem Japan-Airlines-Flug 123 und dem China-Airlines-Flug 611 führte eine unsachgemäß durchgeführte Reparatur eines Tailstrike-Schadens mit einer jahrelangen Verzögerung zu einem explosiven Druckabfall, welcher zum Absturz führte. Der Flug 123 ist bis heute – mit 520 Todesopfern – das schwerste*

Unglück, bei welchem ein einzelnes Flugzeug beteiligt war.

- *Bei zwei Unglücken der De Havilland Comet im Jahr 1954 – BOAC-Flug 781 und South-African-Airways-Flight 201 wurde eine fortschreitende, konstruktionsbedingte Materialermüdung festgestellt, die an einem Fenster auftrat. Beide Flugzeuge stürzten aufgrund eines explosiven Druckabfalls ab.*

Maßnahmen im Notfall

Verkehrsflugzeuge sind über jedem Sitz und auch in den Toiletten mit Sauerstoffmasken ausgerüstet, die sich in der Kabinendecke befinden und bei einem Druckabfall automatisiert durch Öffnen der Klappen ins Gesichtsfeld der Passagiere fallen. Erst durch den Zug der Maske zum Passagier hin wird die Sauerstoffzufuhr aktiviert. Dieser Mechanismus verhindert das unkontrollierte Ausströmen von Sauerstoff, reduziert damit die Brandgefahr und hilft, die begrenzten Sauerstoffreserven zu schützen. In Anbetracht der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit sollte sich jeder Passagier, der das Herunterfallen der Masken bemerkt, sofort eine Maske aufsetzen und erst danach benachbarten Passagieren helfen. Eine umgekehrte Handlungsreihenfolge würde das Risiko beinhalten, dass der Helfer selbst bewusstlos und damit zur Hilfeleistung anderen Personen gegenüber unfähig würde. In Erwartung des bevorstehenden Sinkfluges hat sich der Passagier, sofern noch nicht geschehen, anzuschnallen. Das Einnehmen der Brace position ist vorteilhaft. Das Einklappen des Tisches im Flugzeugsitz vor ihm und Senkrechtstellen der eigenen Lehne sind die üblichen Maßnahmen bei der Erwartung

einer Notlandung. Die Vorgehensweise bei einem Druckabfall im Flugzeug wird, da gesetzlich vorgeschrieben, vor Beginn eines Fluges durch die Flugbegleiter erläutert, wobei auch Videovorführungen zu Hilfe genommen werden. Die in der Tasche des Flugzeugsitzes befindliche Sicherheitsinformation enthält diese Hinweise auch.

Die Piloten müssen als erste Maßnahmen ihre eigenen Sauerstoffmasken aufsetzen, einen Notabstieg (engl. emergency descent) im steilen Sinkflug durchführen, um auf eine Flughöhe von 10.000 Fuß zu sinken, und gegenüber der Flugsicherung den Notfall deklarieren. Ein derartiger Notabstieg kann auf die Passagiere wie ein „Abstürzen" wirken, ist jedoch ein kontrollierter Flug. In dieser Höhe ist die Luft dank des höheren Luftdrucks wieder atembar. Dabei darf die maximal zulässige Fluggeschwindigkeit nicht überschritten werden. Zur Unterstützung werden die Luftbremsen (falls vorhanden) ausgefahren. Die Flugsicherung wird über den plötzlichen Höhenwechsel informiert. In Absprache mit der Flugsicherung kann dann eine bevorzugte Landung durchgeführt werden.

Werden die Piloten bewusstlos, kann die Folge sein, dass der Autopilot Höhe und Kurs beibehält und das Flugzeug bis zum Versagen der Triebwerke durch Treibstoffmangel weiterfliegt. Der Tod von Payne Stewart wird auf ein solches Ereignis zurückgeführt. [[https://de.wikipedia.org/wiki/Druckabfall_im_Flugzeug

Wenn wir bereits bei diesem Thema sind, sehen wir uns auch die Druckkabine eines Flugzeuges an, hier insbesondere das sog. “Druckschot”.

Kapitel 16 Druckabfall

Kapitel 16 Plötzlicher Druckabfall

Wir wissen, dass die Fluggastkabine letztendlich nichts als ein künstlicher Druckkörper ist, der uns das Überleben in sehr großer Höhe ermöglicht. Die Außenhaut ist bei Start, Flug und Landung sehr großen Belastungen ausgesetzt, beim Fliegen dehnt und erschlafft sich die Außenhaut ständig. Es ist absehbar, dass es trotz sehr guter Wartungen zu Materialermüdung kommen muss, die Frage ist nur wann. Derartige Unfälle treten aus heiterem Himmel auf.

Ein legendäres Beispiel für eine Dekompression in der Luft war der Aloha-Airlines-Flug vom 28.04.1998, bei dem ein Teil des Kabinendaches durch Materialermüdung abriß.

*Der **Aloha-Airlines-Flug 243** einer Boeing 737-200 sollte am 28. April 1988 von Hilo (Big Island) nach Honolulu (O‘ahu) in Hawaii fliegen. Nach dem Steigflug brach im vorderen Rumpfbereich ein Stück des oberen Rumpfes heraus. Es kam zu einer schlagartigen Dekompression der Kabine, in deren Folge 65 Personen verletzt und eine Flugbegleiterin getötet wurde. Trotz der schweren Beschädigungen des Flugzeuges konnten die Piloten das Flugzeug sicher auf dem Flughafen Kahului auf Maui landen. [https://de.wikipedia.org/wiki/Aloha-Airlines-Flug_243]*

Dieser Vorfall wurde sogar verfilmt unter “Katastropenflug 243”: *https://de.wikipedia.org/wiki/Katastrophenflug_243*

Auch die Serie “Mayday - Alarm im Cockpit” beleuchtete diesen Unfall. Aber weiter.

Ein weiteres Beispiel für Materialermüdung und Druckabfall war: Am 2. Oktober 1971 stürzte eine Vickers Vanguard auf dem ***British European Airways-Flug 706*** *über Belgien ab. Alle 63 Personen an Bord kamen ums Leben. Der Absturz der zwölf Jahre alten Maschine wurde durch korrosionsbedingte Schäden am hinteren Druckschot verursacht. [https://de.wikipedia.org/wiki/British-European-Airways-Flug_706]*

Sehen wir uns den plötzlichen Druckabfall näher an:

“ Der plötzliche ***Druckabfall in einem Flugzeug*** *mit Druckkabine ist das schnelle Abfallen des Luftdrucks in der Flugzeugkabine mit Angleichung an den außerhalb des Flugzeugs herrschenden, von der aktuellen Flughöhe bestimmten Druck. Er stellt eine Luftnotlage dar, da je nach Flughöhe akute Erstickungs- und Hypothermiegefahr für die Flugzeugbesatzung und die Passagiere besteht.*

Daneben kann eine explosive Dekompression auch eine Gefahr für die Flugzeugstruktur darstellen. Der plötzliche Druckabfall wird in diesem Fall durch einen Schaden am Flugzeugrumpf ausgelöst. Während des Vorgangs können elektrische, mechanische wie auch hydraulische Leitungen beschädigt werden, und im schlimmsten Fall wird das Flugzeug dadurch völlig unkontrollierbar.

Ursachen

Durch die technische Vorrichtung der Druckkabine wird in Flughöhen, in denen wegen des geringen Luftdrucks kein menschliches Überleben mehr möglich ist, der Kabineninnenraum gegenüber der Umgebung unter Überdruck gehalten. Der im Flugzeug herrschende Druck ist, da die Kabine unter anderem aus Gewichtsgründen nicht für

beliebig hohe Druckdifferenzen ausgelegt wird, allerdings geringer als der Luftdruck auf Meereshöhe und entspricht in einem Verkehrsflugzeug typischerweise dem Luftdruck, der in einer Höhe von etwa 2.500 m bzw. 8.200 ft. herrscht.

Ein unerwünschter Abfall des Kabinendruckes kann mit unterschiedlicher Geschwindigkeit erfolgen. Die amerikanische Bundesluftfahrtbehörde FAA teilt diesbezüglich nach drei möglichen Typen ein: Explosive Dekompression in weniger als einer halben Sekunde, schnelle und langsame Dekompression. Als Ursachen kommen menschliches Versagen, ein technischer Defekt der Regelung des Druckes oder aber eine Beschädigung des Flugzeugrumpfes durch Materialermüdung, Explosion, Beschuss, Versagen von Fenstern, Türen oder Druckschots in Frage.

Ohne strukturelle Beeinträchtigung des Flugzeugs

Durch einen plötzlichen Druckabfall in der Flugzeugkabine kommt es gemäß den Gasgesetzen zur starken Abkühlung des Innenraums mit der Folge der Kondensation der Luftfeuchtigkeit und einer Bildung von Nebel in der Kabine. Ist der Flugzeugrumpf offen, ist zu berücksichtigen, dass die Temperatur in einer typischen Reisehöhe von 10.700 m bzw.(gerundet) 35.100 Fuß nur noch −54 °C beträgt.

Die Folgen für den Menschen betreffen Crew und Passagiere gleichermaßen. Es kommt zum einen durch die Ausdehnung von Luft oder Gasen in Körperhöhlen zur Ausbildung von Barotraumata. Schmerzen im Mittelohr, den Nasennebenhöhlen, kariösen Zähnen können die Folge sein. Auch gasgefüllte Darmschlingen vergrößern natürlich ihr Volumen. Zweitens kann der schnelle Druckabfall eine Dekompressionskrankheit auslösen. Im Blut gelöster

Stickstoff kann ausperlen und die Gasbläschen können zu Embolien führen.

Drittens wird der akute Sauerstoffmangel gefährlich, weil der Sauerstoffpartialdruck in der Atemluft nicht mehr ausreicht, den Sauerstoffbedarf des Körpers zu decken. Der menschliche Körper hat keine Reserven für Sauerstoff; die Sauerstoffsättigung des Blutes fällt daher schnell, in Abhängigkeit von der Höhe, in der es zu dem Ereignis kam, auf lebensbedrohliche Werte. Das Gehirn als besonders für Sauerstoffmangel empfindliches Organ reagiert schnell mit einer Einschränkung des Bewusstseins bis hin zur Bewusstlosigkeit.

Im Gegensatz zum Höhenbergsteigen tritt die Änderung der Sauerstoffsättigung schlagartig ein und eine Akklimatisation findet nicht statt. Aus der Tatsache, dass gesunde, trainierte Bergsteiger in Höhen von 8.000 m noch handlungsfähig sind, kann daher nicht auf Crewmitglieder und Passagiere geschlossen werden, die im Falle eines derartigen Ereignisses, den Luftdruck betreffend, quasi schlagartig mehrere tausend Meter nach oben katapultiert werden, und dadurch – abhängig von Alter und Gesundheitszustand – eingeschränkt werden können.

Die Zeit, die den Betroffenen noch zum sinnvollen Handeln verbleibt, wird als time of useful consciousness (TUC) oder auch Effective Performance Time (EPT) bezeichnet. Diese Zeit verkürzt sich abhängig von der Flughöhe. Bei einer Flugfläche von 250, also 25.000 Fuß, wird die TUC noch mit drei bis fünf Minuten angegeben, bei einer Flugfläche von 350 (35.000 Fuß) hingegen nur noch mit 30 bis 60 Sekunden. Von einem Überraschungsmoment oder der Handlungsblockierung durch Panik ist hier noch nicht die Rede. Flugflächen von über 300 und bis 510

(15.545 m) können z. B. mit Learjets erreicht werden. Bei einer Flugfläche von 500 verbleiben nur noch neun bis zwölf Sekunden zum sinnvollen Handeln. Je schneller die Dekompression eintritt, desto kürzer wird die zur Verfügung stehende Zeit und reduziert sich bei schneller Dekompression und Flugflächen über 400 auf weniger als zehn Sekunden.

Mit Beschädigung des Flugzeugs

Bei einem beschädigten Flugzeugrumpf kann ein derart heftiger, explosiver Druckabfall auftreten, so dass wichtige Strukturen des Flugzeuges zerstört werden. Hierbei sind bei Flugzeugunglücken zum Beispiel die folgenden Szenarien aufgetreten:

- *Bei dem Unglück des Turkish-Airlines-Fluges 981 wurde eine Frachttür nicht korrekt verriegelt; der mangelhaft konstruierte Verschlussmechanismus trug hierzu bei. Der plötzliche Druckabfall im Frachtraum führte dazu, dass der Boden der Passagierkabine dem Druckunterschied nachgab. Dabei wurden sämtliche Steuerseile, die vom Cockpit direkt unterhalb des Kabinenbodens zum Heck verlaufen, beschädigt. Das Flugzeug stürzte in der Nähe von Paris ab, alle 346 Personen an Bord kamen ums Leben. Dieses Unglück trug mit dazu bei, dass heutzutage alle Passagierflugzeuge über einen Druckausgleich zwischen Passagier- und Frachtraum verfügen müssen, um einen Kollaps des Bodens zu verhindern.*

- *Bei dem Japan-Airlines-Flug 123 und dem China-Airlines-Flug 611 führte eine unsachgemäß durchgeführte*

Reparatur eines Tailstrike-Schadens mit einer jahrelangen Verzögerung zu einem explosiven Druckabfall, welcher zum Absturz führte. Der Flug 123 ist bis heute – mit 520 Todesopfern – das schwerste Unglück, bei welchem ein einzelnes Flugzeug beteiligt war.

- *Bei zwei Unglücken der De Havilland Comet im Jahr 1954 – BOAC-Flug 781 und South-African-Airways-Flight 201 wurde eine fortschreitende, konstruktionsbedingte Materialermüdung festgestellt, die an einem Fenster auftrat. Beide Flugzeuge stürzten aufgrund eines explosiven Druckabfalls ab.*

Maßnahmen im Notfall

Verkehrsflugzeuge sind über jedem Sitz und auch in den Toiletten mit Sauerstoffmasken ausgerüstet, die sich in der Kabinendecke befinden und bei einem Druckabfall automatisiert durch Öffnen der Klappen ins Gesichtsfeld der Passagiere fallen. Erst durch den Zug der Maske zum Passagier hin wird die Sauerstoffzufuhr aktiviert. Dieser Mechanismus verhindert das unkontrollierte Ausströmen von Sauerstoff, reduziert damit die Brandgefahr und hilft, die begrenzten Sauerstoffreserven zu schützen. In Anbetracht der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit sollte sich jeder Passagier, der das Herunterfallen der Masken bemerkt, sofort eine Maske aufsetzen und erst danach benachbarten Passagieren helfen. Eine umgekehrte Handlungsreihenfolge würde das Risiko beinhalten, dass der Helfer selbst bewusstlos und damit zur Hilfeleistung anderen Personen gegenüber unfähig würde.

In Erwartung des bevorstehenden Sinkfluges hat sich der Passagier, sofern noch nicht geschehen, anzuschnallen. Das Einnehmen der Brace position ist vorteilhaft. Das Einklappen des Tisches im Flugzeugsitz vor ihm und Senkrechtstellen der eigenen Lehne sind die üblichen Maßnahmen bei der Erwartung einer Notlandung. Die Vorgehensweise bei einem Druckabfall im Flugzeug wird, da gesetzlich vorgeschrieben, vor Beginn eines Fluges durch die Flugbegleiter erläutert, wobei auch Videovorführungen zu Hilfe genommen werden. Die in der Tasche des Flugzeugsitzes befindliche Sicherheitsinformation enthält diese Hinweise auch.

Die Piloten müssen als erste Maßnahmen ihre eigenen Sauerstoffmasken aufsetzen, einen Notabstieg (engl. emergency descent) im steilen Sinkflug durchführen, um auf eine Flughöhe von 10.000 Fuß zu sinken, und gegenüber der Flugsicherung den Notfall deklarieren. Ein derartiger Notabstieg kann auf die Passagiere wie ein „Abstürzen“ wirken, ist jedoch ein kontrollierter Flug. In dieser Höhe ist die Luft dank des höheren Luftdrucks wieder atembar. Dabei darf die maximal zulässige Fluggeschwindigkeit nicht überschritten werden. Zur Unterstützung werden die Luftbremsen (falls vorhanden) ausgefahren. Die Flugsicherung wird über den plötzlichen Höhenwechsel informiert. In Absprache mit der Flugsicherung kann dann eine bevorzugte Landung durchgeführt werden.

Werden die Piloten bewusstlos, kann die Folge sein, dass der Autopilot Höhe und Kurs beibehält und das Flugzeug bis zum Versagen der Triebwerke durch Treibstoffmangel weiterfliegt. Der Tod von Payne Stewart wird auf ein solches Ereignis zurückgeführt. [[https://de.wikipedia.org/wiki/Druckabfall_im_Flugzeug

Wenn wir bereits bei diesem Thema sind, sehen wir uns auch die Druckkabine eines Flugzeuges an, hier insbesondere das sog. “Druckschot”.

Kapitel 17 Das Druckschot

Kapitel 17 Das Druckschot

[Quelle: Internetforum. Namen bekannt/vertraulich]

Dieses Schot erfüllt eine lebenswichtige Funktion, das Abschließen des Kabinendruckbehälters nach hinten zum Leitwerk.

Sie haben bereits erfahren, dass die Flugzeugkabine gleich einer Druckkammer wirkt, dass die Kabine komprimierte Atemluft enthält, die es ermöglicht, dass Menschen in dieser Höhe überleben können. Den Druck liefert der Kompressor der Klimaanlage, die eine Art Lebenserhaltung für große Höhen darstellt. Ohne Druckhaltung und Erwärmung der Kabinenluft wären wir binnen weniger Sekunden in der Reiseflughöhe tot.

Da die Kabine ein Druckgebilde ist, die sich je nach Reisehöhe zusammenzieht oder dehnt, sind Materialermüdungen gang und gebe. Die Außenhülle dehnt sich in der Höhe aus und zieht sich beim Landeanflug zusammen. Es ist daher unerlässlich, dass die Außenhülle, aber auch die innere Hülle, regelmäßig auf Risse oder Leckagen untersucht werden müssen. Und bei diesen Inspektionen darf das hintere Druckschot nicht fehlen.

Sie sollten vielleicht noch wissen, dass die Hüllen wabenförmig aufgebaut sind, jede Wabe ist ein Kabinenfenster. Die Wabenstruktur soll verhindern, dass eine Beschädigung der Außenhaut durch eine Dekompression sich nicht linienförmig durch die Struktur frißt und die Nachbarwaben beschädigt werden.

Diesen Schutz hat das hintere Druckschot leider nicht. Das Schot bildet hinter den Toiletten im Heck den

Druckabschluß der Kabine. Dieses Schot ist massiv aufgebaut, dahinter lagern die Flugdatenschreiber der Maschine.

Hinter dem Schot befinden sich zudem die elektronischen Leitungen sowie die Schläuche zur Steuerung des Leitwerkes (Seitenbewegung und Höhenbewegung des Flugzeuges). Werden diese Leitungen beschädigt, ist eine Kontrolle der Seiten- und Höhenbewegungen des Flugzeuges fast unmöglich. Fällt das Leitwerk ganz aus, durch eine Dekompression, stürzt das Flugzeug unkontrolliert, um sich selbst rotierend, zu Boden.

So ein Druckschot unterliegt ebenso wie die Hüllen einer Materialermüdung. Es dehnt und zieht sich genauso wie die Hüllen beim Start und Landen aus und kann Risse bilden. Reparaturen an diesem Schot müssen äußerst genau und sorgfältig erfolgen, da das Schotmaterial keine Fehler verzeiht.

Druckschotbrüche sind sehr selten, erfolgen sie dennoch, ist das Flugzeug verloren. Bricht das Schot, erfolgt eine schlagartige Dekompression ins Leitwerk. Der schlagartige Druckanstieg trennt augenblicklich das Leitwerk vom Rumpf ab, beschädigt sämtliche Leitungen zur Steuerung der Fluglage. Das Flugzeug fällt sofort, um sich rotierend, zu Boden. Durch die Rotierung um sich selbst werden derartige G-Kräfte aufgebaut, dass die Passagiere sofort sterben.

Es kam allerdings auch vor, dass bei Schotbrüchen zwar die Leitungen beschädigt wurden, das Leitwerk glücklicherweise am Rumpf hing. Die Steuerung war schwierig, aber das Flugzeug konnte notlanden.

Einige Beispiele:

“Der 12. August 1985 versprach für Japan Air Lines ein besonders guter Tag zu werden. Die größte japanische Fluggesellschaft verzeichnete einen neuen Passagier-Tagesrekord, denn viele Japaner waren unterwegs in ihre Heimatorte, um dort das jährliche Obon-Fest, an dem sie ihrer Toten gedenken, zu feiern. Auch Flug JAL 123 war mit 524 Menschen an Bord restlos ausgebucht. Aber kurz nachdem die Boeing 747 um sechs Uhr abends von Tokio nach Osaka gestartet war, brach im Heck der Maschine das Druckschot und in der Kabine sank der Druck ab.

"Der Flugzeugrumpf hat einen höheren Druck als die umgebende Luft in 10.000 Metern Höhe. Der Pilot geht in den Sinkflug über und fliegt in einer Höhe weiter, wo dieser Druckunterschied nicht mehr so hoch ist. "

In geringerer Flughöhe können die Passagiere auch ohne Druckausgleich atmen, erklärt der Leiter der Luftfahrtabteilung im deutschen Technikmuseum Heiko Triesch. Nach einem Sinkflug muss der Kapitän die Maschine dann aber wieder hochziehen.

"Die Steuerseile oder Steuerleitungen verlaufen innerhalb der Druckkabine und wenn ein Schaden an dem Schot auftritt, der in dem Bereich liegt, wo diese Steuerleitungen durchgeführt werden, kann es durchaus sein, dass auch die Steuerbarkeit des Flugzeuges beeinträchtigt ist."

Steuerbarkeit des Flugzeuges beeinträchtigt

Im Fall des Fluges JAL 123 war genau das passiert. Seiten- und Höhenleitwerk funktionierten nicht mehr. Die Piloten versuchten noch notzulanden, aber die Maschine ließ sich nicht mehr steuern. Etwa eine halbe Stunde lang trudelte sie unkontrolliert über den japanischen Alpen und zerschellte schließlich an einem Berggipfel. Ein Helikopter

eines nahegelegenen US-Stützpunktes überflog 20 Minuten später die Absturzstelle. Ein amerikanisches Hilfsangebot lehnten die japanischen Behörden jedoch ab. Ihre eigenen Rettungshubschrauber erreichten die Unfallstelle erst nach Einbruch der Dunkelheit und man kam zu dem Schluss, dass es keine Überlebenden gebe. So begannen die Bergungsarbeiten erst am nächsten Morgen. Ein fataler Irrtum, so die Japanologin Susanne Brucksch von der FU Berlin.

"Vier Personen überleben den Absturz und aufgrund deren Berichte weiß man, dass es deutlich mehr Überlebende gegeben hat, die dann aber aufgrund von Kälte, aufgrund von fehlender Versorgung vor Ort sterben. Sie berichten, dass sie immer noch viele Stimmen gehört haben, die dann über Nacht weniger werden. Diese Augenzeugenberichte werden später auch durch medizinische Gutachten bestätigt."

Eine technische Untersuchungskommission stellte später fest, dass das Druckschot sieben Jahre zuvor schon einmal beschädigt und damals von Boeing unsachgemäß repariert worden war. In der Folge waren Haarrisse entstanden, die bei anschließenden Inspektionen weder vom Hersteller noch von der Fluggesellschaft entdeckt wurden. Die schoben sich gegenseitig die Schuld zu. Der Wartungschef von Boeing beging Selbstmord und der Präsident von Japan Air Lines wurde ausgewechselt. Die Fluggesellschaft konnte sich außergerichtlich mit den Angehörigen der Opfer einigen, zahlte hohe Entschädigungen, organisierte Massengedenkfeiern und weihte ein Jahr später ein Mahnmal an der Absturzstelle ein. Unter den Toten hatten sich mehrere Personen des öffentlichen Lebens befunden, Unternehmenschefs, der Präsident eines Baseballvereins und der beliebte Sänger Kyu Sakamoto, dessen Sukiyaki-Song weltweit bekannt wurde. Das Glück liegt über den

Wolken im Himmel lautet eine Liedzeile.” http://www.deutschlandfunkkultur.de/katastophen-flug-jal-124-absturz-der-japanischen-boeing-747.932.de.html?dram:article_id=328031

“ [...] Beispiele dafür gibt es: 1985 stürzte auf einem Inlandflug in Japan ein B-747 Jumbo Jet ab, weil dessen Druckschot nach einem «tailstrike» nicht vorschriftsgemäss überprüft und instandgesetzt worden war. Sieben Jahre und über 10'000 Starts und Landungen danach kamen deswegen rund 500 Flugzeuginsassen um, als an dieser Stelle die Druckkabine platzte und die Maschine wegen der Beschädigung der Kabelstränge zum Heck steuerlos wurde.

Ein weiterer Fall, der noch mehr Ähnlichkeiten mit der Katastrophe über dem Sinai hat, ereignete sich im Jahr 2002, als eine B-747 der China Airlines durch einen Ermüdungsbruch im hinteren Teil der Druckkabine im Flug auseinanderbrach. In diesem Fall lag der «tailstrike» sogar schon 22 Jahre zurück. [...] “ https://www.nzz.ch/international/europa/wie-kann-ein-flugzeug-im-flug-auseinanderbrechen-1.18639728

Sie haben nun genügend technische Informationen erhalten, um die weiteren Ausführungen zu verstehen.

Wir beginnen nun, uns mit dem Hin- und Rückflug der Germanwingsmaschine von Düsseldorf - Barcelona und zurück, des 24.03.15 zu befassen. Sie werden bereits erahnen, dass diese beiden Flüge nicht so ereignislos erfolgten. Wir kennen das schreckliche Resultat des Rückfluges von Barcelona - Düsseldorf, aber bereits der Hinflug war nicht so ereignislos, wie es uns von der BEA verkauft wurde.

Wir erinnern uns, dass die Unglücksmaschine keine gültige Fluglizenz mehr besaß, da diese einen Tag vorher auslief. Die Maschine hätte demnach am 24.03.15 rein flugrechtlich nicht mehr starten dürfen.

Wir erinnern uns ferner daran, dass die Maschine vor dem 24.03.15 für Wartungsarbeiten am Boden stand, ganze 72 Stunden. Diese wichtigen Wartungen wurden, aus unbekannten Gründen, nie vorgenommen und die nicht flugfähige Maschine am Morgen des 24.03.15 wieder - aus unbekannten Gründen - in Dienst gestellt.

Wir erinnern uns, dass die Halterungen der Cockpitscheibe ausgebessert, Restspuren von Öl und Enteiserflüssigkeit aus dem Kompressor entfernt, die Klappen des Fahrwerkes repariert sowie die Triebwerke ausgetauscht werden sollten. Ferner erhielt das Fluglagesystem am 23.03.15 ein ungetestetes Update, um Fehler vom eigenständigen Hoch- und Absteigen der Maschine auszuschließen.

Bis auf das Update wurden keinerlei Reparaturen vorgenommen, als die Maschine am Morgen des 24.03.15 Richtung Barcelona startete.

Wir schauen uns nun die beiden Flüge genauer an.

Kapitel 18 Probleme in der Luft

Der Hinflug Richtung Barcelona, 24.03.15

Die vierundzwanzig-jährige Maschine mit dem Kennzeichen D-AIPX, die zuvor zweiundsiebzig Stunden aufgrund ausstehender Wartungen am Boden stand, wird am Morgen in Dienst gestellt. So startete der Flug 4U 9525 an diesem Morgen Richtung Barcelona. Der Heimflug zurück nach Düsseldorf sollte sodann planmäßig um 11.35 h durch Landung in Düsseldorf beendet sein.

Die zahlreichen technischen Probleme wurden bekanntlich nicht behoben und so bemerkten die beiden Piloten bereits beim Hinflug Richtung Barcelona laute Klappergeräusche unbekannter Herkunft [Anmerkung: Diese “unbekannten” Geräusche wurden bereits im Abschlussbericht der BEA vermerkt]. Der Kapitän ging sodann nach hinten, um die Herkunft dieser lauten Geräusche zu erkunden. Das ist der wahre Grund der Erkundung, und nicht wie im BEA-Bericht behauptet, um das WC aufzusuchen. [Anmerkung: Einen WC-Besuch äußerte der Pilot nicht, er sagte “Ich gehe kurz nach hinten!” - BEA-Bericht].

Ohne weitere Erkenntnis über die Herkunft dieser merkwürdigen Geräusche kehrt der Kapitän in die Cockpit zurück und informiert das Wartungszentrum in Düsseldorf über den Vorfall und erkundigt sich weiter nach den möglichen Ursachen.

In Barcelona gelandet, informierte der Kapitän zusätzlich das Instandsetzungszentrum in Köln, da diese lauten Klappergeräusche noch immer vorhanden waren. Das Instandsetzungszentrum gibt die Anweisung, das

möglicherweise defekte Steuerungssystem der hinteren Toiletten neu zu starten.

Weitere Fragen diesbezüglich seitens der Besatzung wurden nicht gemeldet.

Kapitel 19 Rückflug Barcelona - Düsseldorf, 24.03.15, 10.16 h

Die Maschine hob gegen 10.16 h, einundvierzig Minuten später als geplant, von der Startbahn 07 R Richtung Düsseldorf ab. Mit einprogrammiertem Kurs Richtung Düsseldorf erreicht die Maschine die erste Flugebene nach fünfzehn Minuten, um 10.31 h die Reiseflughöhe von 30.000 Fuß.

Mit Erreichen dieser Flugebene auf Reiseflughöhe ist die Steigphase beendet und die Passagiere dürfen ihre Sicherheitsgurte ablegen und sich in der Kabine frei bewegen. Das Wetter sollte angeblich ruhig sein, gemäß BEA-Bericht, zumindest finden sich laut BEA keine anderslautenden Wetterbedingungen vor.

Sechs Minuten später, gegen 10.34 h, bekommen die Piloten von der französischen Flugsicherung ihre zweite Flugebene, 38.000 Fuß, zugewiesen. Das Flugzeug befindet sich gerade über dem Mittelmeer, kurz vor der französischen Küste. Das Flugsteuerungssystem folgt dem einprogrammierten Kurs, da keine manuellen Eingaben von den Piloten erfolgen.

Auch hier bemerkten die beiden Piloten das seltsame, unbekannte Klappern aus dem hinteren Kabinenbereich. Einer der Piloten, es ist nicht bekannt, welcher Pilot das war, steht daher auf, um die Cockpit zu verlassen, da er nun wissen will, woher dieses unerträgliche Klappergeräusch stammt. [Anmerkung: Auch im BEA-Abschlussbericht wird dieses “unbekannte” Geräusch erneut erwähnt]. Er öffnet die Cockpittüre, läßt diese offen und geht nach hinten. [Anmerkung: Alles Andere wäre für das spätere Geschehen

unlogisch]. Einer der Piloten, es ist nicht bekannt, welcher, verbleibt alleine in der Cockpit. [Der weggehende Pilot hatten seinen Namen nie erwähnt - Anmerkung].

Und hier müssen wir kurz innehalten, um die genannten Informationen zu filtern.

Kapitel 20 Der Steigflug Richtung Düsseldorf

Offensichtlich wurde das Problem mit dem unbekannten Klappergeräusch im hinteren Teil der Kabine nicht gelöst. Auch der Neustart des Steuerungssystems der hinteren Toiletten brachten keine Besserung, da das Klappern weiterhin bestand.

Beim Erkunden der hinteren Kabine konnte bereits beim Hinflug keine Ursache gefunden werden. Offensichtlich dachte der Kapitän, dass es durch den empfohlenen Neustart des Systems der hinteren Toiletten behoben wurde, da er während des Aufenthaltes in Barcelona keine weiteren Nachfragen beim Instandhaltungszentrum Köln stellte.

An dieser Stelle möchte ich einfügen, dass sämtliche Systeme eines AIRBUSSES im ständigen Datenkontakt mit dem Instandhaltungszentrum sowie mit dem Wartungszentrum der Lufthansa stehen. Die Systeme melden jegliche erdenklichen Defekte und Fehlfunktionen automatisch über Funk sowohl an die beiden Wartungscenter als auch die Lufthansazentrale. Sinn ist, dass die Wartungsarbeiter nach der Landung wissen, welche Fehlfunktionen sie im Rahmen der Wartung zu reparieren haben. Es ist daher durchaus möglich, dass die Lufthansa bereits zu diesem Zeitpunkt wissen konnte, welche Ursachen diese Probleme haben, zumal ihr auch bekannt war, dass die aufgelaufenen Wartungen nicht durchgeführt wurden, wie die eintreffenden Fehlermeldungen der Flugzeugprobleme aufweisen.

Zum besseren Verständnis müssen wir uns dieses AIRBUS-Programm “Airman” genauer ansehen, um zu

erkennen, was dieses Programm tatsächlich leisten kann:

“AIRMAN (Software)

***AIRMAN** ist ein Überwachungs- und Managementsystem, das von Airbus entwickelt und 2000 eingeführt wurde. Es dient der Zustandserfassung und Prognostik von Fly-by-Wire-Luftfahrzeugen und ist Teil von Air+, einem umfassenden Portfolio von Airbus mit Produkten und Diensten zur Optimierung des Flottenbetriebes. Die letzte Version (V9) wurde im November 2006 veröffentlicht. [1]*

Nutzen

Ziel des Systems ist es Störungen im Vorfeld zu erkennen und dadurch die Stillstandzeiten eines Flugzeuges zu verringern. Beim AIRMAN-System werden dafür die Aktivitäten der Flugzeugsysteme während des Fluges überwacht und die Informationen werden in Echtzeit an die Wartung am Boden weitergeleitet. Der Zugriff auf diese Informationen ist mit Internet-Technologie von jedem Ort aus über das Internet möglich. AIRMAN kann sowohl als Stand-Alone System genutzt werden als auch in die IT-Systeme einer Fluggesellschaft integriert werden. Auch wenn der Nutzen dieses Systems allgemein schwer zu quantifizieren ist, wird geschätzt, dass pro Flugstunde 4 US-Dollar und 10 Minuten an Wartungsarbeiten gespart werden. [2]

Bereiche

Das Anwendungsgebiet von AIRMAN lässt sich in drei Bereiche unterteilen:

- *Wartung und Wartungskontrolle (Line maintenance and Maintenance Control Centre)*

Durch die Echtzeiterfassung von Daten kann die Wartung schon im Vorfeld über Störungen am Flugzeug informiert werden. In Kombination mit der technischen Dokumentation und empfohlenen Störbehebung können Instandsetzungsmaßnahmen schneller eingeleitet werden. In einer Datenbank werden erfolgreiche Wartungsarbeiten dokumentiert und für zukünftige Fehlersuche zur Verfügung gestellt.

- *Erweiterte Wartungskontrolle (Maintenance Control Centre advanced)*

Die Identifikation eines sich verschlechternden Systems erlaubt es einen Fehler zu korrigieren, bevor dieser dem Piloten auffällt. Dadurch können potentielle Verspätungen aufgrund eines Defektes vermieden werden. Das AIRMAN System ermöglicht es durch statistische Analyse von Fehlern und Warnhistorien zu erstellen, um so im Vorfeld Systeme zu erkennen, die sehr wahrscheinlich ausfallen werden. Das Ergebnis dieser Analyse mündet in der Aufgabenliste. Anhand dieser Liste können Fachleute weitere Instandsetzungsmaßnahmen einleiten.

- *Technik (Engineering)*

Die erfassten Wartungsdaten werden in einer Verlaufs-Datenbank erfasst. Diese ermöglicht genauere

Untersuchungen von unvorhergesehenen Wartungsfällen. AIRMAN unterstützt Reportfunktionen, die es dem Nutzer ermöglichen, die Entwicklung des Flottenstatus und der Verfügbarkeit der Flugzeuge zu verfolgen.” [Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/AIRMAN_(Software)]

Demnach wussten die Beteiligten zu jeder Zeit, was sich technisch im besagten Flugzeug ereignete.

Wichtig zu wissen ist auch, dass diese automatischen Funkmeldungen auch bei jedem Flugkontrollzentrum auflaufen. So hatten auch die französischen Flugsicherheits-Zentren automatischen Zugriff auf diese gesendeten Fehlerberichte des AIRBUSSES der Germanwings.

Auch hatte die Maschine erhebliche Schwierigkeiten, überhaupt Höhe zu gewinnen. Bereits beim Start in Barcelona lieferten die beiden Triebwerke, die eigentlich ausgetauscht werden sollten, nicht genügend Schub, um in die Luft zu kommen.

Es erfolgte daher ein Aufstieg in Treppenstufen. Drei Mal wurden in den Aufzeichnungen derartige Stufen erfasst, die notwendig waren, um überhaupt Schub für die Steigung zu erhalten und die Maschine in der Luft zu halten. Die erste Stufe wurde um 10.17 h erreicht, die Höhe kurz gehalten und zur zweiten Stufe aufgestiegen, die um 10.20 h erreicht wurde, die dritte Stufe wurde um 10.25 h in der Höhe von 20.000 Fuß erreicht. Zwischen 10.31 h - 10.39 h wurde die erste Ebene erreicht und gehalten, es folgte sodann der Aufstieg zur zweiten Ebene um 10.40 h, die zwischen 10.41 h - 10.47 h gehalten wurde.

[Quelle: Internetforum. Namen bekannt/vertraulich]

Kapitel 21 Der Pilot im Cockpit

Es ist zum Einen erwiesen, anhand des BEA-Berichtes, dass nur ein Pilot in der Cockpit war, der andere die Cockpit verlassen hatte. Allerdings ist bis heute nicht bewiesen worden, welcher Pilot in der Cockpit verblieb. Denn wir wissen es schlicht und einfach nicht. Wir können keinen Zeugen nach der Person des zurückgebliebenen Piloten befragen.

Wir verabschieden uns hier daher sofort von der uns mittels medialer Gehirnwäsche eingetrichterten Vorstellung, dass ein Herr Andreas Lubitz in der Cockpit zurückblieb.

Wir verabschieden uns weiterhin von der Vorstellung, dass die Cockpittüre verschlossen war. Denn dies war sie nicht, sie war offen. Den Grund für diese Behauptung erfahren Sie nachfolgend.

Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass auf diesem Rückflug von Barcelona- Düsseldorf, jedoch auch bereits beim Hinflug Richtung Barcelona, zwei weitere lizenzierte Piloten als Kabinenpersonal ihren Dienst taten.

Dies ist bei der Lufthansa, auch bei Germanwings als Tochterunternehmen, so gängig, dass Piloten, die noch kein Kommando als Erster Offizier oder als Kapitän erhielten, als Steward Dienst versahen, bis ein Kommando frei war. Auch Herr Andreas Lubitz versah einige Wochen seinen Dienst als Steward, bis er zum Ersten Offizier ernannt wurde.

Demnach waren vier lizenzierte Piloten an diesem Tag im Flugzeug. Vier befähigte Piloten, von dem jeder sofort im Notfall das Kommando übernehmen durfte. Es ist daher durchaus im Rahmen des Möglichen, da das Flugsteuerungssystem das Flugzeug flog, dass auch beide Piloten die Ursache für das Klappern suchen wollten und beide Piloten die Cockpit verließen - daher war die Cockpittüre zu diesem Zeitpunkt offen. Im folgenden kritischen Zeitraum stürzte einer der beiden Stewards in die Cockpit und übernahm dort das Kommando.

Kurz: Wir wissen nicht, welcher Pilot der Vier letztendlich in der Cockpit verblieb und den Notruf absetzte.

Machen wir weiter.

Kapitel 22 Dramatische Sekunden, 24.03.15, 10.41 h

Die Maschine sollte von 34.000 Fuß auf 38.000 Fuß steigen und in dieser Höhe ihre zweite Flugebene als Reisehöhe halten. Einer der Piloten verlässt die Cockpit (oder auch beide?), um das ständige ohrenbetäubende Klappern aus dem hinteren Bereich der Kabine zu erkunden.

Sechs Minuten später erreichte die Maschine die ihr zugewiesene Flugebene auf 38.000 Fuß. Da keine weiteren manuellen Eingaben von seiten der Piloten erfolgten, folgte das Flugsteuerungssystem der einprogrammierten Flugstrecke und übergab die Kontrolle an das Fluglagesystem.

Nun nahm das Unglück seinen Lauf.

Wäre die Maschine auf der Ebene mit 34.000 Fuß verblieben, hätte sie ohne Schwierigkeiten Düsseldorf noch erreichen können. Zumindest wäre bei einem Bruch des Druckschots eine sichere Landemöglichkeit in sehr kurzer Zeit erreichbar gewesen, und es hätte möglicherweise eine Bruchlandung mit Überlebenden gegeben.

Hier, auf 38.000 Fuß, war der Druck der Kabinenluft für das bereits schwer beschädigte Druckschot zu groß. Wir erinnern uns, dass sich die Kabinenluft in großer Höhe, je nach Höhe, ausweitet und die Struktur sich ebenso ausdehnt. Auch ein unbeschädigtes Druckschot dehnt sich aus.

Das Druckschot brach aufgrund zweier Risse, die sich bereits beim Hinflug ausbreiteten und diese lauten

Klappergeräusche erzeugten, denn es war ein großer “Metall-Lappen”, der flatterte/klapperte.

Die unter Druck stehende Kabinenluft will nun explosiv entweichen. Diese Maschine hatte nun verdammtes Glück, dass die Kabinenluft sich nicht nach hinten, in das Leitwerk, entleerte, sondern, aufgrund der immer noch offenen Cockpittüre, durch die Cockpitscheibe nach außen.

Aufgrund der plötzlichen, schlagartigen Druckänderung, versagten die rostigen Nieten außen am Scheibenrahmen und gaben der plötzlichen Saugwirkung nach innen, sowie des anschließenden Druckanstieges nach außen, nach.

Das Leitwerk blieb erhalten und erfüllte unverändert seine Funktion der Seiten- und Höhensteuerung, das Fluglagesystem konnte ohne Schwierigkeiten die Maschine steuern.

Der schlagartige Druckabstieg, die explosive Luftentweichung durch die Cockpitscheibe, verursachte eine sofortige Vernebelung der Kabine, die Sauerstoffmasken fallen automatisch herunter. Das Flugsteuerungssystem erkennt automatisch den Druckabfall und veranlasst einen automatischen Notabstieg auf sichere Höhe. [Anmerkung: Im Gutachten der Familie Lubitz werden sogar zwei zeitgleiche Abstiegsarten des Flugdatenschreibers erwähnt. Einmal manuell und zeitgleich automatisch. Hier wurden wahrscheinlich die Datenleitungen beim Schotbruch beschädigt].

Für sämtliche Passagiere und Mannschaftsmitgliedern war es zu diesem Zeitpunkt leider bereits zu spät für Rettungsmaßnahmen. Alle Personen wurden sofort bewusstlos und starben am Sauerstoffmangel.

Wäre die Cockpittüre geschlossen gewesen, hätte sich lediglich die Kabine dekomprimiert. Allerdings wäre durch die explosive Entweichung der Kabinenluft in das Leitwerk dieses abgefallen. Die Maschine wäre nicht mehr steuerbar gewesen.

Da das Leitwerk allerdings vollständig gefunden wurde, die Cockpit allerdings ohne Scheibe, muss man davon ausgehen, dass die Cockpittüre offen stand (aus welchen Gründen auch immer) und die Dekompression durch das angeschlagene Cockpitfenster erfolgte.

Kapitel 23 Notruf und weiterer Verlauf

Der Pilot in der Cockpit hatte noch Zeit, einen Notruf abzusetzen. Dies war um 10.47 h. Sowohl die Lufthansa als auch die Flugüberwachung erhalten automatische Fehlerberichte der Maschine, darunter natürlich auch Angaben über den Druckverlust sowohl in der Kabine als auch in der Cockpit.

Der automatische Notabstieg wurde vom Flugsteuerungssystem um 10.47 h eingeleitet und dauert insgesamt vierzehn Minuten. Der Notabstieg wird vom Fluglagesystem in einer Höhe von 1.250 m abgefangen und die Maschine verfolgte ihren automatischen Kurs Richtung Düsseldorf.

Sowohl Lufthansa als auch die französische Flugüberwachung erahnen, dass in dieser Maschine niemand überlebt hatte und sich die Maschine nun im steuerlosen Flug befand. Dies würde eine Gefahr für den französischen Luftraum bedeuten. Anmerken möchte ich hier, dass die Lufthansa später behauptet, sie hätte keinerlei Informationen über die Ursache des Absturzes.

Die Flugüberwachung erkennt, dass, wenn diese führerlose Maschine weiterhin ihren Kurs folgt und kurz vor den Alpen nach links schwenken würde, eine Gefahr für sechs Atomkraftwerke und Europas größtem Stausee bedeuten würde. Ein Rechtsschwenker würde dagegen gefahrlos sein.

Die Flugüberwachung rechnet damit, dass diese Maschine allerdings gegen den Berg prallen würde und zerschellte. Dadurch wäre jegliche Gefahr durch eine

führerlose Maschine gebannt. Weisungsgemäß steigen vier Mirage auf, um das Flugzeug zu begleiten.

Die heldenhafte Maschine fängt den Sinkflug automatisch ab und beginnt zu steigen. Das Fluglagesystem erkennt das Hindernis Berg und beginnt damit, über den Berg einerseits zu steigen, andererseits automatisch nach links auszuweichen, um eben nicht mit dem Berg zu kollidieren.

Hierbei legte die heldenhafte Maschine eine Strecke von achtzig Kilometer bis zum kleinen Ort St. Pierre in der kleinen Gemeinde Les Vierarons zurück. Hier treffen die vier Mirage ein, die einerseits sicherstellen sollen, dass diese Germanwings-Maschine keinen Linksschwenker Richtung Atomkraftwerke und Stausee versieht, andererseits im Notfall sicherstellen sollten, dass diese Germanwings-Maschine sicher zum Absturz in den Berghang kommt, sollte sie nach links und nicht nach rechts ausweichen.

Das ist nachvollziehbar, folgt das Flugsteuerungssystem doch seinen vorgegebenen Kurs Richtung Düsseldorf und beginnt, automatisch Hindernisse auf seinem Kurs eigenständig auszuweichen. Die Flugsteuerung eines A320 ist dermaßen intelligent, eigenständig Hindernisse auf dem Kurs zu erkennen und selbstständig auszuweichen. ***Eine vorsätzliche Kollision der Maschine gegen ein Hindernis lassen automatische, nicht überbrückbare Sicherheitssysteme, überhaupt nicht zu. Die Maschine hat eine Art "Selbstschutz", sie schützt sich selber, wie ein menschlicher Überlebenswillen.***

Da die Maschine unbeschädigt blieb, hätte sie ihren Kurs verfolgt und wäre unbeschädigt in Düsseldorf gelandet. Denn auch eine automatische Landung ist in einem A320 vorgesehen, vorausgesetzt, der Flughafen verfügt über

Steuerungssender für automatische Landungen. Dies ist in Düsseldorf der Fall. Eine gruselige Vorstellung...

Kapitel 24 Der Abschuss

Kapitel 24 Der Abschuss

Doch leider zerschellte die Maschine nicht wie erwartet am Berg, sondern stieg und wich nach links aus. Das war ihr Todesurteil.

Kurz vor dem Berg, 1.5 Kilometer vor der markierten Absturzzone, die vier km östlich von Le Vernet und etwa acht km westlich vom Mount Estrop entfernt liegt, wenige Sekunden vor dem Zerschellen der Maschine am Berg, macht der heldenhafte Flieger dann einen unerwarteten, plötzlichen Linksschwenker.

Die vier Mirage-Piloten beschließen, die Germanwings-Maschine zu rammen und diese sodann in eine Schlucht zerschellen zu lassen. Dieses Manöver misslingt. Daher beschießen die Piloten, die Höhenruder mit Raketen zu beschießen und treffen mit zwei Raketen die Germanwings-Maschine, die augenblicklich in ihre Einzelteile zerfällt, welche in die vorgesehene Schlucht stürzen.

Hierbei verunglückt ein Mirage, fängt Feuer und stürzt vor der Germanwings-Maschine in die Schlucht.

Diese Darstellung stimmt mit Augenzeugenberichten über mindestens vier Mirage im Tiefflug überein, die auch eine brennende Maschine in die genannte Schlucht haben stürzen sehen.

Kapitel 25 Ein Absturzort und die gefälschte Zeiten

Die gesamte Maschine ist in kleinen Fetzen zerlegt in die Schlucht gestürzt. Lediglich das Leitwerk mit ihrem Kennzeichen liegt gut sichtbar neben dem Trümmerfeld.

Es gibt eine Menge unterschiedliche Flugzeiten der Germanwings-Maschine. Sinn des Ganzen war wohl, dass sich die Verantwortlichen Zeit verschaffen wollten, um der Öffentlichkeit eine vorgefertigte Mär zu erzählen.

Anhand der mir vorliegenden Daten ergeben sich folgende tatsächliche Zeiten:
10.01 h Gate Barcelona schließt;
10.16 h Start mit 41 Minuten Verspätung Richtung Düsseldorf;
10.31 h erste Flugebene 30.000 Fuß erreicht;
10.34 h zweite Flugebene 38.000 Fuß steigen;
10.41 h zweite Ebene erreicht; Bruch des Druckschots;
10.47 h automatischer Notabstieg beginnt, Notruf;
10.53 h Abschuss der Maschine durch Mirage.

Während 10.16 h - 10.47 h war die Germanwings-Maschine ganze 31 Minuten in der Luft.

Kapitel 26 Zusammenfassung

Bereits nach dem Start in Barcelona hatte die Maschine erhebliche Schwierigkeiten, genügend Schub zum Aufstieg zu erreichen. Die Piloten entschließen sich dazu, den Aufstieg auf Reisehöhe stufenförmig zu beginnen.

Die lauten Klappergeräusche aus dem hinteren Teil der Kabine setzen erneut ein, so dass ein Pilot die Cockpit verläßt, um nach der Ursache zu sehen. Hierbei bleibt die Cockpittüre offen.

Auf 34.000 Fuß angelangt, war der Kabinendruck noch ausreichend, dass das hintere Druckschot nicht zerbarst. Dieses war bereits erheblich beschädigt, es zeigten sich zwei Risse, die sich weiter ausbreiteten. Ein Lappen des Metalls flatterte bereits.

Der Aufstieg auf 38.000 Fuß brachte das Schot zum Bersten. Der Kabinendruck war für das bereits stark beschädigte Schot zu hoch. Explosionsartig entlud sich die Kabinenluft durch die Cockpitscheibe nach außen, die den steigenden Innendruck durch plötzlichen Druckanstieg nicht mehr kompensieren konnte.

Auf wundersamer Art und Weise blieb das Leitwerk heil, so dass die Maschine durch das Flugsteuerungssystem gesteuert werden konnte. Die Flugsteuerung folgte dem automatischen Kurs Richtung Düsseldorf und wich hierbei Hindernisse auf dem Kurs automatisch mit dem Fluglagesystem aus. So erkannte das Fluglagesystem den Berg automatisch als Hindernis und stieg, wobei das Flugzeug nach links auswich.

Steuerbar, wäre die Maschine später automatisch in Düsseldorf gelandet.

Da allerdings mit dem Linksschwenk der Maschine Gefahr für ein Stausee und sechs Atomkraftwerken bestand, wurde die Maschine von Mirage Piloten mit Raketen gezielt zum Absturz gebracht.

[Quelle: Internetforum. Namen bekannt/vertraulich]

Kapitel 27 Mögliche Ziele

Wir erkennen hier die sechs Atomkraftwerke, die durch die führerlose Maschine angeblich gefährdet waren:

- **Bugey**

Das **Kernkraftwerk Bugey** liegt in der Region Bugey im Südosten des französischen Départements Ain, im Gemeindegebiet von Saint-Vulbas an der Rhone, 35 Kilometer von Lyon entfernt.

- **Creys-Malville**

Das französische Kernkraftwerk Creys-Malville, auch Superphénix, liegt an der Rhone bei der kleinen Ortschaft Malville innerhalb der Gemeinde Creys-Mépieu im Département Isère. Es handelt sich dabei um einen natriumgekühlten *schnellen Brüter*, der seit 1996 keinen Strom mehr produziert, 1997 endgültig stillgelegt wurde und bis 2027 abgebaut werden soll.

- **St. Alban**

Das **Kernkraftwerk Saint-Alban** steht bei der französischen Gemeinde Saint-Alban-du-Rhône in der Region Auvergne-Rhône-Alpes im Département Isère am

linken Ufer der Rhone etwa 50 Kilometer südlich von Lyon. Das Kernkraftwerk besteht aus zwei Druckwasserreaktoren.

- **Marcouel**

Das stillgelegte **Kernkraftwerk Marcoule** liegt bei den Gemeinden Chusclan und Codolet etwa 30 Kilometer nördlich von Avignon in der französischen Region Okzitanien im Département Gard an der Rhone. Das Kraftwerk, das aus drei UNGG-Reaktoren bestand, befindet sich auf dem Areal der Nuklearanlage Marcoule, auf dem sich ebenfalls das Kernkraftwerk Phénix und die Aufarbeitungsanlage Melox befinden. Die Anlage spielte eine zentrale Rolle in Staatspräsident Charles de Gaulles Anschub-Programm für eine französische Kernwaffen-Streitmacht.

- **Cruas**

Das **Kernkraftwerk Cruas** liegt bei der französischen Gemeinde Cruas in der Region Auvergne-Rhône-Alpes im Département Ardèche. Das Kernkraftwerk, das aus vier Druckwasserreaktoren besteht, liegt etwa 15 Kilometer von Montélimar entfernt am rechten Ufer der Rhone.

- **Triscasin**

Das **Kernkraftwerk Tricastin** befindet sich in der Nähe von Pierrelatte im Département Drôme am Ufer des Canal de Donzère-Mondragon an der Rhône zwischen Valence (70 km flussaufwärts) und Avignon (65 km flussabwärts). Es besteht aus vier weitgehend baugleichen Reaktoren. Sie werden

direkt durch das Wasser der Rhône aus dem Canal de Donzère-Mondragon gekühlt.

Bis zu ihrer Schließung im Jahre 2012 gehörte auch die Urananreicherungsanlage Eurodif zur Nuklearanlage Tricastin. [Quellen der obigen Aufzählung: Wikipedia diverse Suchbegriffe]

“Diese selben schlecht denkenden Geister könnten auch daran denken, was passieren würde, wenn ein Airbus oder eine Boeing bei einem ähnlichen Unfall wie in den Alpen oder … durch ein herbeigeführtes “Unglück” mit voller Geschwindigkeit und diesmal nicht gegen eine Bergwand der Alpen, sondern gegen die Sicherheitshülle der Atomkraftwerke von Cruas oder von Tricastin knallen würde? Glauben sie, dass die Betonmauer von 1 Meter Dicke und die innere Hülle aus Stahl, die bereits durch den Lauf der Zeit geschwächt sind (Alter 30 Jahre wenigstens) dem widerstehen könnte? Wirklich? Und glauben sie, dass die empfindlichen Installationen, die die nuklearen Brennstäbe beherbergen und die Kühlsysteme nicht beeinträchtigt würden? Ich für meinen Teil glaube es nicht….

In diesem Fall würde die Katastrophe eine ganz neue Dimension bekommen. Überhitzung des Reaktors, Kernschmelze (die weiteren Details siehe Tschernobyl und Fukushima).

Wenn Tricastin eine radioaktive Verschmutzung wie die von Tschernobyl verursachen würde… dann müsste ein großer Teil des Rhone-Tals evakuiert werden. Avignon, Valence, Saint-Étienne, Chalon-sur-Saône wären die Städte, die kontaminiert würden. Annecy und Chambéry müssten zweifellos evakuiert werden. Aber andere Länder als Frankreich wären ebenfalls betroffen, insbesondere die Schweiz. Genf müsste evakuiert werden. Die Verschmutzung

würde sich nach Italien und Österreich ausweiten. Paradoxerweise würden die letzteren 3 Länder die Auswirkungen der Nuklearkatastrophe spüren, obwohl sie beschlossen haben aus der Atomkraft auszusteigen. Frankreich legt das atomare Risiko nicht nur den eigenen Bewohnern auf, sondern auch der gesamten europäischen Bevölkerung.

Wenn Tricastin die radioaktive Verseuchung von Fukushima erreichen würde.... dann wären Avignon, Lyon und Castres die verseuchten Städte. Je nach Windrichtung kämen auch Aix, Marseille und Toulon in Frage. In der Tat beschränkt sich die Messung des radioaktiven Niederschlag in Fukushima auf die feste Oberfläche der Insel, aber es gab ihn auch umfangreich im Osten, an der Pazifikküste.

Ich spreche von Tricastin, denn dies ist mein gefährlicher Nachbar, aber die Szenarios sind übertragbar auf alle Nuklearanlagen."

Neben diesen sechs möglichen Zielen eines Absturzes in den Atomkraftwerken befürchtete die Flugüberwachung ferner, dass diese vorgeblich führerlose Germanwings-Maschine gegen die Staumauer von Europas größtem Stausee fliegen könnte, dem **Lac de Serre-Pocon**.

*"Der **Lac de Serre-Ponçon** ist ein Stausee in den französischen Westalpen in den Departments Hautes-Alpes und Alpes-de-Haute-Provence.*

Sein von 1955 bis 1961 errichteter 124 m hoher und 630 m langer Staudamm staut die obere Durance. Europas größter Erddamm ist an seiner Basis 123 m dick und beinhaltet über 14 Millionen Kubikmeter Material. Vor der Seeflutung mussten 1500 Personen umgesiedelt werden. Außerdem wurde eine Bahnstrecke sowie zwei

Nationalstraßen (N94 und N100) verlegt.” https://de.wikipedia.org/wiki/Lac_de_Serre-Pon%C3%A7on

Die Befürchtung eines Dammbruches infolge eines Flugabsturzes gegen die Staumauer ist gar nicht so abwegig. Die Folgen einer schlagartigen Flutung des Tales wären katastrophal gewesen.

Alle Insassen der Maschine starben bereits kurz nach dem Druckabfall in der Maschine.

Kapitel 28 Absturzort

Die Trümmerteile der Maschine sollen sich auf rund zwei Quadratkilometern verteilt haben. Ein sehr großes Gebiet, wenn man bedenkt, dass die Maschine gegen den Berg geprallt sein soll. Wäre dies tatsächlich geschehen, wäre die Trümmerverteilung kleiner. Durch die starken Aufprall auf dem Berg soll die Maschine, mit Passagieren und Gepäckstücken atomisiert worden sein, denn die Trümmerteile waren ziemlich klein, von den Passagieren fand man - sofern die Retter überhaupt Verstorbene fanden - nur kleine Stücke. Und das ist schon recht seltsam.

Um überhaupt zu erkennen, dass es sich bei diesem Trümmerfeld um die Germanwings A320 handelt, wurde die Außenhaut mit dem Kennzeichen sichtbar und prominent platziert. Selbstverständlich war die Außenhaut mit dem Kennzeichen vom Aufprall nicht atomisiert worden und dementsprechend klar und deutlich zu erkennen. Ja, so ist das bei Abstürzen. Alle Beweisstücke werden vom Aufprall atomisiert, nur das Kennzeichen bleibt unversehrt. Logisch.

Bei dramatischen Autobahnunglücken mit zahlreichen Opfern bleiben natürlich auch die jeweiligen Kennzeichen absolut heil und gut lesbar. Das erleben wir selbstverständlich jeden Tag. Nun weiter.

Zeugen berichten davon, dass das Flugzeug, kurz vor dem Absturz brannte, sie haben eine Explosion und Rauch wahrgenommen. Diese Aussagen wurden von der Systempresse sofort unterschlagen. Es könnte demnach möglich sein, dass etwas im Flug an Bord detonierte, ein Feuer entfachte, so dass das Flugzeug im Flug auseinanderbrach und auf dem Berg aufschlug.

Dies wäre eine Möglichkeit für das Unglück, das man hätte untersuchen sollen, dennoch nicht tat.

Kapitel 29 Das-Flugdatenschreiber-Rätsel

Der Cockpitschreiber wurde sehr rasch gefunden und konnte in überraschend sehr kurzer Zeit vollständig ausgelesen werden. Sofort wurde der vorgebliche Inhalt der Tonaufzeichnungen der Systempresse offenbart und unmittelbar danach der Hauptschuldige, Herr Lubitz, den Medien-Haien vorgesetzt. Überleben Sie bitte: Eine gründliche und sorgfältige Auswertung, ohne Hilfe des Flugdatenschreibers und dessen Datenwerten, kann in so kurzer Zeit nicht möglich sein. Wir werden hier an der Nase herumgeführt.

Um zu erfahren, was überhaupt in den letzten Minuten im Flugzeug geschah, müssen die Cockpittonaufnahmen zeitgleich mit den Flugdaten in Verbindung gebracht werden, Sekunde für Sekunde. Nur mit dieser gründlichen und langwierigen Untersuchungsmethode ist ersichtlich, ob überhaupt in der Cockpit, wie behauptet, irgendwelche Schalter von Herrn Lubitz betätigt wurden. Und genau dieser Flugdatenschreiber wurde sodann, zerstört und vom Feuer gekennzeichnet, von einer Helferin sehr stolz der Pressemeute präsentiert - **ohne Speicherkarte!** Sie lesen richtig.

Das Wichtigste überhaupt in der gesamten Tragödie, die Speicherkarte mit den fehlenden Fluglagedaten, war aus dem Gerät verschwunden. Es wurde erklärt, dass diese Speicherkarte beim Aufprall aus dem Gerät geschleudert worden war. So, So!

Wir müssen an dieser Stelle fragen, ob die Gehäuse der Aufzeichnungsgeräte tatsächlich so empfindlich sind, dass wesentliche Geräteteile bei einem Absturz aus diesen herausgeschleudert werden könnten. Selbstverständlich

nicht. Die Geräte sind so hergestellt worden, dass sie die Wucht eines Absturzes problemlos überstehen. Auch ein anschließendes Feuer fügt ihnen keine wesentliche Schäden zu, geschweige Wasser und Wasserdruck. Lesen wir, was die linksversiffte Wikipedia uns zu dieser Sache sagt, so fern die Ausführungen überhaupt stimmig sind. Aber als erste Information finde ich die Information zu diesem Thema glaubhaft:

“Die Geräte sind heute meist in der Mitte oder im Heck der Maschine eingebaut, die erfahrungsgemäß bei einem Unfall am wenigsten zerstört werden. Heutige Modelle sind jeweils etwa so groß wie ein Schuhkarton, in auffälligem Leuchtorange gefärbt und mit ebenso auffälligen Beschriftungen "FLIGHT RECORDER DO NOT OPEN" auf einer Seite auf Englisch und auf der anderen auf Französisch "ENREGISTREUR DE VOL NE PAS OUVRIR" versehen, mindestens bis zu 6.000 Meter wasserdicht und haben eine Schutzvorrichtung, welche die Aufzeichnungen vor mechanischer Belastung und vor Feuer mit Temperaturen von mehr als 1.000 °C (30 Min.) schützt. Die Gerätespezifikationen sind in den Standardisierungsrichtlinien Elektronik in der Luftfahrt der European Organization for Civil Aviation Equipment im Dokument EUROCAE ED-112 (Minimum Operational Performance Specification for Crash Protected Airborne Recorder Systems) festgelegt. EUROCAE ist die europäische Entsprechung zur US-amerikanischen RTCA, die beide eng zusammenarbeiten.

Jeder Flugschreiber (CVR und FDR) ist mit einem eigenen Unterwasser-Peilsender (englisch underwater locator beacon, kurz ULB, ähnlich einer Notfunkbake) ausgestattet. Dieser Sender (englisch pinger) schaltet sich ein, wenn er mit Wasser (Süß- oder Meerwasser) in Berührung kommt und strahlt dann periodisch ein Ultraschall-Signal mit einer

Frequenz von 37,5 kHz ab. Der zehn Millisekunden lange „ping“ wird pro Sekunde einmal gesendet. Damit soll das Signal vom sonst üblichen Frequenzspektrum im Meer unterscheidbar sein – also dem allgemeinen Lärm unter Wasser, der durch Tiere, Schiffe oder Wellenbewegungen verursacht wird.

Der Schalldruckpegel am Sender liegt bei 160 Dezibel. Dadurch ist das Signal bei ungehinderter Abstrahlung typischerweise in einem Umkreis von 2 km bei einer angegebenen maximalen Tiefe von 14.000 Fuß (ca. 4,3 km) registrierbar. Die Signalsuche erfolgt mit einem speziellen Empfänger in einer Schleppsonde (engl. Towed Pinger Locator) ungefähr 2 km über dem Meeresboden. Die ULB-Einheit wird durch eine eigene Lithiumbatterie mit einer Mindesthaltbarkeit von sechs Jahren versorgt und hat ausreichend Kapazität, um mindestens 30 Tage lang den Sendebetrieb aufrechtzuerhalten.[1] Neuere ULBs haben eine garantierte Sendedauer von 90 Tagen.[Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Flugschreiber#Flugdatenschreiber]

Fiel Ihnen beim Lesen dieser Zeilen etwas auf? Sie wurden gleich zwei Mal belogen.

Wurde berichtet, dass es am Unfallort zu einem Brand kam? Nein, auf den Bildern war kein Feuer erkennbar, in den Presseinformationen ist auch keine Sprache von einem Feuer. Weshalb ist das Gehäuse des Flugdatenschreibers schwarz verbrannt? Es gab kein Feuer.

Wie kann es sein, dass eine Speicherkarte bei einem angeblichen Aufprall des Flugzeuges aus dem Flugdatenschreiber geschleudert wurde? Glauben Sie dies ernsthaft? Dies ist absolut unmöglich und es hat in all

den Jahren seit Einführung der Aufzeichnungsgeräte noch nie gegeben.

Ich habe nachgeforscht, bislang sind aus den Datenschreibern weder die Magnetbänder noch die Speicherkarten herausgeschleudert worden. Es kam in Einzelfällen vor, dass diese Aufzeichnungsmedien vom Feuer etc. dermassen beschädigt worden, dass sie nicht mehr auslesbar waren, aber fehlende Medien? Gab es nicht. Nur hier beim Germanwingsabsturz.

Was fehlt jetzt noch? Trommelwirbel........ Die Nebelkerzen zur Ablenkung.

Die Ermittler merken sehr schnell, dass die Medien hierzu unerwartet Nachfragen stellten und verbreiteten dann, dass der Flugdatenschreiber doch nicht gefunden wurde. So, So! Jetzt waren auch die medialen Bluthunde, die sich auf diese Fährte von Freunden, Kollegen, Nachbarn und Angehörigen des Herrn Lubitz machten,hieran gelangt. So nicht ganz nach Plan. Schnell wurde vom Staatsanwalt erklärt, dass die fehlende Speicherkarte des Flugdatenschreibers etwas weiter unter dem Trümmerfeld des Absturzortes doch noch gefunden wurde. Glück gehabt. Doch halt! Wer sagt uns, dass die Daten auf dieser “gefundenen” Speicherkarte tatsächlich zur Absturzmaschine gehörig sind? Diese Daten auf der Speicherkarte könnten manipuliert worden sein.

Und tatsächlich wurden die Daten auf der “gefundenen” Speicherkarte im Abschlussbericht der BEA verwendet. Im Bericht ist nicht zu lesen, dass die verschwendeten Daten möglicherweise manipuliert wurden, nein, sie werden als Tatsache herangezogen.

So laufen ordnungsgemäße Absturzermittlungen in Frankreich ab, meine Leser.

Eine weitere Besonderheit, für die wir keine Erklärung der Verantwortlichen erhalten hatten. Die vorläufigen Untersuchungsergebnisse der Tonaufzeichnungen des Fluges sollen an deutschen, französischen und spanischen Ermittlungsbehörden weitergereicht werden. So wäre es eigentlich ordnungsgemäß gewesen. Tja, raten Sie einmal. Wer erhielt stattdessen diese ersten Information als erster? Die VSA und England! Sie lesen richtig.

In Deutschland, Frankreich und Spanien warten die Angehörigen der Opfer auf irgendeine Neuigkeit, die ihnen in ihrem Schmerz irgendwie weiterhelfen könnte, die ihnen erklären könnte, was mit ihren Angehörigen des Fluges geschah und die französische Ermittler übermitteln die ersten Erkenntnis zuerst an die VSA und England! Ich könnte vor Wut aus der Haut fahren! Aber gut, weiter.

Die Systempresse musste diese Neuigkeiten aus der New York Times abschreiben. Liebe Systemschreiberlinge, warum forschen Sie dann nicht selbstständig weiter? Es ist doch Ihre Aufgabe, Nachrichtenfetzen zu suchen und dieses Puzzle eigenständig zusammenzufügen.

Auch ich musste für dieses Essay eigenständig massenhaft Internetseiten, Foren und Bücher durchforsten, um glaubhafte und vor allem nachweisbare und beweisbare Fakten zum Thema zusammenzusuchen und das Ganze zu erfassen. Aber diese Arbeit war Ihnen offenbar zu zeitintensiv und zu mühsam. Sie schreiben viel lieber in der New York Times ab. Schlafen Sie weiter.

Kapitel 30 Nachwort

Zusammenfassung bisher:

Wir haben erfahren, dass ein Bruch des hinteren Druckschots zum Unfall führte. Die französische Flugsicherung ließ die Germanwings-Maschine durch vier Mirage-Piloten mittels Raketen abschießen.

Danach wurde alles Erdenkliche unternommen, dies zu vertuschen und den Absturz der Germanwings-Maschine einem Piloten als Bauernopfer in die Schuhe zu schieben.

Denn es galt, das wichtige Ostergeschäft sowohl für Lufthansa als auch für AIRBUS zu sichern. Die Nachricht, dass bei einem AIRBUS aufgrund von Wartungsfehlern ein Druckschot brach und die Maschine zum Absturz brachte, musste verschwiegen werden.

Man entschied sich daher, das Märchen eines depressiven Ersten Offiziers zu verbreiten.

Es ergeben sich aufgrund der vorzeitigen Festlegung der Ermittlungsbehörden auf die Schuld des Herrn A. Lubitz noch einige offene Fragen und vor Allem offene Ermittlungspunkte:

Warum wurde bereits nach einer ersten Schnellabhörung des Stimmenrekorders durch die Ermittlungsbehörden Herr Lubitz als Alleinschuldiger gebrandmarkt?

Aufgrund der Fokussierung aller Ermittlungsbehörden auf die Alleinschuld des Herrn Lubitz wurden weitere alternative

Ermittlungsansätze wie ein Anschlag etc. nicht weiter verfolgt. Weshalb nicht?

Die französischen Ermittlungsbehörden und Richter arbeiten weisungsgebunden. Daher wurde alles Notwendige unternommen, AIRBUS zu schützen. Weshalb wurden die Ermittlungsergebnisse nicht an neutrale ausländische Ermittlungsbehörden weitergereicht und die BEA mit der Hauptermittlung beauftragt?

Aus einem Abschlussvermerk der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft geht hervor, dass Staatsanwalt Kumpa das Todesermittlungsverfahren bzw. auch die anderen in diesem Zusammenhang anhängig gemachten Verfahren durch die Rechtsbeistände und/oder die Angehörigen bereits im Sommer 2016, am 1108.16, einstellen wollte und somit auch schon zu diesem Zeitpunkt den Entschluss gefasst hatte, keine weiteren Ermittlungen durchzuführen.

Dies ist bemerkenswert, zumal die mehr als 17.000 Seiten umfassende Akte erst zwei Monate zuvor in Form eines Datenträgers an die in das Verfahren involvierten Parteien, einschließlich der Nebenkläger, gegangen ist.

Geht man von einer durchschnittlichen Lesezeit zur sorgfältigen Lektüre der Akte, auch in allen fremden Sprachen wie Englisch, Französisch und Spanisch sowohl Deutsch aus, erheben sich stolze 570 Stunden, gleich 71 Arbeitstagen.

Warum hatte es der Staatsanwalt zu eilig, sämtliche Verfahren vorschnell einzustellen?

Mehrere Versuche in Airbus-A320-Flugsimulatoren sowie in realen Flugzeugen haben ergeben, dass es rein ergonomisch höchst unwahrscheinlich ist, dass ein Pilot

innerhalb von einer Sekunde den Drehschalter von 38.000 Fuß auf 100 Fuß drehen und den Modus aktivieren kann. Dies dauert 1,5 - 2.2 Sekunden.

Die im Unfallbericht des BEA und bereits auch von Staatsanwalt Brice Robin am 26.03.15 geäußerte Annahme, dass Andreas Lubitz das “Öffenen der Tür bewußt verhindert hat”, um dem Kapitän den Zutritt zu verwehren, kann nicht belegt werden und ist daher rein spekulativ und war in Bezug auf die Aussage von Staatsanwalt Robin vorschnell.

Daher beruht diese Annahme bis heute auf keinerlei nachgewiesenen und belegbaren Fakten.

Der technische Zustand des Keypads wird von Lufthansa lediglich alle 12.000 Flugstunden überprüft. Daher kann es auch möglich sein, dass das Keypad nicht ordnungsgemäß funktionierte.

Ein vollständiges Transkript des Stimmenrekorders in einer Sprache liegt bis heute nicht vor. Es fehlen gänzlich schriftliche Aufzeichnungen der letzten 30 Minuten des Stimmrekorders. Warum?

Andreas Lubitz hat sich zu keinem Zeitpunkt wegen einer Depression in stationärer Behandlung gefunden, auch nicht im Zeitraum 2008 - 2009, wie vorsätzlich behauptet wurde! Diese Behauptung wurde bis heute nicht korrigiert. Weshalb? [Lubitzgutachten S. 138]

Auch sämtliche Meldungen in Bezug auf ein, angeblich in der Düsseldorfer Wohnung durch die Kripo bei der Hausdurchsuchung am 26.03.15 sichergestellten IPAD und auf dem Andreas Lubitz in den Wochen vor dem Unfall

angeblich ihn inkriminierende Suchverläufe getätigt haben soll, sind falsch.

Es gab wurde bei dieser Hausdurchsuchung kein IPAD gefunden.

Herr Lubitz hatte seine Erkrankung nicht vor der Lufthansa verborgen. Die Lufthansa wusste von den Erkrankungen. Er wurde von einem Arzt am 16.03.15 untersucht und bis einschließlich dem 22.03.15 arbeitsunfähig geschrieben. Diese Krankmeldung lag dem Arbeitgeber vor.

Auch stand Herr Lubitz am Unglückstag nicht unter dem Einfluss irgendwelcher Medikamente.

Laut seinem persönlichen Flugbuch flog Herr Lubitz ausschließlich auf Maschinen, die wegen kontaminierter Kabinenluft bekannt waren.

Seit 2014 klagte Herr Lubitz über Sehprobleme. Stammten diese durch Vergiftung im Zusammenhang der kontaminierten Kabinenluft?

Wir sehen, dass es noch sehr viele unbeantwortete Fragen gibt, die dringend geklärt werden sollten. Ich habe mir sehr große Mühe gegeben, alle Ungereimtheiten des Germanwings-Absturzes aufzubereiten.

Wir sind es den Opfern und den Angehörigen schuldig, die Wahrheit aufzudecken. Insbesondere den Eltern des Herrn Lubitz sind wir es schuldig, die Wahrheit hinter der Verschwörung gegen ihren Sohn Andreas aufzudecken und öffentlich zu machen.

Das uns präsentierte Märchen des “Massenmörders” Andreas Lubitz ist anhand der geschilderten Fakten nicht glaubwürdig. Ich denke, dass hinter dem Absturz ein Materialfehler steckt, der vertuscht werden sollte. Und hier kam der gesundheitliche Hintergrund des Ersten Offiziers gerade recht, um einen Toten, der sich nicht mehr wehren kann, die Alleinschuld in die Schuhe zu schieben.

Die unglaubliche, skandalöse Wahrheit eines Wartungsfehlers, oder zumindest das Unterlassen einer ordnungsgemässen Wartung des betroffenen Flugzeuges im wichtigen, gewinnträchtigen Ostergeschäfts des Jahres 2015, musste unter allen Umständen vertuscht werden. Die Firmen AIRBUS, Lufthansa und deren Tochterunternehmen Germanwings wollten unbedingt das Ostergeschäft abwickeln und sämtliche Maschinen in der Luft wissen. Auf Kosten der Wartung. Denn stehende Maschinen bringen keinen Gewinn.

Bislang konnte mit der Taktik “Augen zu und durch!” ordentlichen Gewinn erzielt werden, auch wenn klapprige Maschinen sich gerade so eben in der Luft halten konnten, wie hier geschehen. Doch diesmal ging diese Taktik nicht auf, was 150 Menschen das Leben kostete. Diese eine Maschine ohne Flugerlaubnis brachte das Ostergeschäft und dessen Gewinn in Gefahr. AIRBUS fürchtete bei Bekanntgabe eines Schotbruches weitere Einbussen bei Bestellungen, Lufthansa hohe Verluste bei Stornierungen, sollte die bekannte Wahrheit ans Licht der Öffentlichkeit treten und Germanwings Umsatzeinbußen bei Stornierungen, zumal das Unternehmen sich gerade so über Wasser halten konnte und nun die Gefahr bestand, Millionen Entschädigungen und Schmerzensgelder aufbringen, um die trauernden Angehörigen irgendwie zu entschädigen. Das

würde das ohnehin siechende Unternehmen gänzlich den Todesstoß geben.

Wie regelt man nun diese lästige Panne? Was würde geschehen, wenn die Öffentlichkeit wüsste, dass sowohl AIRBUS, Lufthansa und die französische Luftüberwachung ständig über das technische Geschehen der Germanwings-Maschine unterrichtet waren und wussten, dass es ein Schotbruch mit Dekompression gab, und sämtliche Personen in der Maschine verstarben? Man einigte sich darauf, von nichts zu wissen und die Überraschten zu spielen. Wir wissen von nichts und hatten ja keine Ahnung über die Geschehnisse an Bord. Technische Schwierigkeiten sind nicht bekannt und die Maschine war in einem ordnungsgemäßen Wartungszustand.

Es musste sofort ein Bauernopfer gefunden werden, schuldig für diesen Unfall. Moment: Wir hatten doch einen Piloten, der nachweislich depressive Verstimmungen aufwies, derzeit zwar unfällig war, aber anhand von glücklichen Umständen ausgerechnet in der abgestürzten Maschine saß. Wunderbar! Ideal! Wir verbiegen die Tatsachen und setzen einen passenden Hintergrund auf, den wir der geschockten Öffentlichkeit vorsetzen und hoffen, dass diese dieses Märchen schluckt; was sie auch tat.

Aus einem jungen, ehrgeizigen Piloten, der nach weiteren Flugstunden zum Kapitän befördert wäre, mit leichten, derzeit unauffälligen, depressiven Verstimmungen, wurde ein geisteskranker Massenmörder, der vorsätzlich und gewissenlos sich und 149 weitere unschuldige Menschen in den Tod flog. Ohne Skrupel und Gewissen, ohne jede Fürsorgepflicht für ihre Angestellten, setzten die Verantwortlichen der Lufthansa und der Germanwings der gierigen und rachsüchtigen Öffentlichkeit einen jungen Mann vor, der in seinem Leben nur ein Ziel kannte und

ehrgeizig verfolgte: Kapitän bei Germanwings. Wohlwissend, dass sein Ruf und sein Leumund, das Ansehen seiner Angehörigen für alle Zeiten beschmutzt wird.

Die Angehörigen von Herrn A. Lubitz kämpfen heute um das Ansehen ihres toten Sohnes. Auch sie trauern um ihren Sohn und Bruder. Sie müssen mit dem Makel leben, die Eltern eines Massenmörders zu sein, denn so wurde von Lufthansa, der BEA und Germanwings in der Öffentlichkeit dargestellt. Nur sehr wenige Menschen, die sich mit dem Geschehen kritisch auseinandersetzten, erkennen die Wahrheit. Darunter auch ich.

Ich kann es mit meinem Gewissen nicht vereinbaren, mich mit diesem Unglück befasst, Ungereimtheiten und Lügen erkannt und danach geschwiegen zu haben. Nein, die Erkenntnisse müssen publik gemacht werden. Ich kenne Herrn Lubitz nicht, bewundere aber seinen Ehrgeiz und Verbissenheit, trotz gesundheitlicher Hindernisse stets seinen Lebenstraum verfolgt und hierfür gekämpft zu haben: Kapitän bei Germanwings.

Kontakt und Anregungen

Für Anregungen, Fragen und weitere Hinweise bin ich Ihnen dankbar.

Dieses Manuskript wurde mehrfach durchgelesen und alle Fehler beseitigt. Trotz sorgfältiger Prüfung können leider Fehler oder Formationsfehler übersehen werden. Sollten Sie Mängel bemerken, bitte ich um eine kurze Mitteilung, um diesen Fehler etc. zu korrigieren und ein neues Muster online zu stellen. Vielen Dank!

Diese Ausgabe wurde am 20.07.18 aktualisiert.

Schreiben Sie an: buch@pressesprecher-lanz.de

pressesprecher-lanz.de

Ich danke SL für Hinweise zum Betriebsablauf bei der 4U und den freundlichen Ergänzungen und Verbesserungsvorschlägen. Nochmals vielen Dank für Ihre Bemühungen und Vorschlägen, die nun endlich in die Tat umgesetzt wurden ;-)

Quellen

BEA-Zwischenbericht von 07/15;
BEA-Abschlussbericht vom 03.03.2016
Lubitz-Gutachten

Verlag:
BookRix GmbH & Co. KG
Implerstraße 24
80331 München
Deutschland

Texte: Michael Lanz

Tag der Veröffentlichung: 07.11.2019

https://www.bookrix.de/-dl72bb45dcc8885

ISBN: 978-3-7438-1257-4